

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA REGIONÁLNÍ A ENVIRONMENTÁLNÍ EKONOMIKY

Rozvoj Letiště Leoše Janáčka Ostrava a jeho význam pro region Ostravsko
Development of Leoš Janáček Ostrava Airport and its importance for the Ostrava region

Student:

Kateřina Polcrová

Vedoucí bakalářské práce:

prof. Ing. Kern Jiří, CSc.

Ostrava 2014

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra regionální a environmentální ekonomiky

Zadání bakalářské práce

Student: **Kateřina Polcrová**
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202R040 Regionální rozvoj
Téma: Rozvoj Letiště Leoše Janáčka Ostrava a jeho význam pro region
Ostravsko
Development of Leoš Janáček Ostrava Airport and its Importance for the
Ostrava Region

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Význam dopravy a dopravní infrastruktury pro regionální rozvoj
 3. Postavení Letiště Leoše Janáčka Ostrava v úvahách o rozvoji regionu
 4. Rozbor možností zvýšení významu rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro rozvoj regionu
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

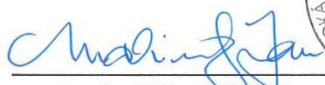
MALINOVSKÝ, Jan a Jan SUCHÁČEK. *Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky EU*. Ostrava: VŠB – TU Ostrava, 2006. 960 s. ISBN 80-248-1117-0.
VITURKA, Milan et al. *Kvalita podnikatelského prostředí, regionální konkurenceschopnost a strategie regionálního rozvoje České republiky*. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3638-9.
WOKOUN, R., J. MALINOVSKÝ, M. DAMBORSKÝ, J. BLAŽEK et al. *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **prof. Ing. Jiří Kern, CSc.**

Datum zadání: 22.11.2013

Datum odevzdání: 09.05.2014



Ing. Jan Malinovský, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Místopřísežné prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně.

V Ostravě dne:

.....
podpis studenta

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla velmi poděkovat vedoucímu práce panu prof. Ing. Jiřímu Kernovi, CSc. za poskytnuté informace, připomínky a konzultace, které mi značně pomohly při zpracování bakalářské práce. Také bych chtěla poděkovat Bc. Dominice Plevákové za užitečné rady, jež mi usnadnily zpracování této práce.

Obsah

1. Úvod.....	6
2. Význam dopravy a dopravní infrastruktury pro regionální rozvoj	7
2.1. Region.....	7
2.4. Doprava	19
2.4.1. Silniční doprava.....	21
2.4.2. Železniční doprava	21
2.4.3. Letecká doprava	22
3. Postavení Letiště Leoše Janáčka Ostrava v úvahách o rozvoji regionu	26
3.1. Informace o Moravskoslezském kraji.....	26
3.2. Charakteristika Letiště Leoše Janáčka v Ostravě	28
3.3. Rozvojové aktivity Letiště Leoše Janáčka Ostrava	31
3.3.1. Projekt Stroje a zařízení I.	32
3.3.2. Stroje a zařízení HZS	32
3.3.3. Stroje a zařízení II.	33
3.3.4. Odbavovací a pojezdové plochy	34
3.3.5. Kolejové napojení	34
3.4. Současná situace Letiště Leoše Janáčka Ostrava	35
3.5. Letiště Katowice	38
3.6. Srovnání pozice Letiště Leoše Janáčka Ostrava s jinými regionálními letišti	44
4. Rozbor možností zvýšení významu rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro rozvoj regionu.....	46
4.1. Problémová situace Letiště Leoše Janáčka Ostrava	47
4.2. Náměty k budoucnosti rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava.....	50
5. Závěr.....	55
Seznam použité literatury	56
Tištěné zdroje	56
Elektronické zdroje:	56
Seznam zkratk	59
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce.....	61
Prohlašuji, že	61
V Ostravě dne	61
Seznam obrázků	62

Seznam grafů.....	62
Seznam tabulek	62

1. Úvod

Doprava je velmi důležitým faktorem pro rozvoj každého regionu a tím i země, v které se region nachází. Dopravou se dá nazvat pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a díky ní je umožněna přeprava osob či zboží po celém světě. V průběhu existence člověka prošly formy dopravy mnoha změnami, od chůze a nošení nákladů přes první automobily a s nimi spojenou silniční dopravu až k letecké dopravě.

Na odvětví dopravy jsou kladeny vysoké nároky, jelikož je velmi důležitým faktorem pro kvalitu podnikatelského prostředí regionů. S rozvojem regionů se zvyšuje potřeba dopravy materiálů do podniků či osob za prací a z toho vyplývá potřeba kvalitní dopravní infrastruktury, díky níž bude doprava nejen rychlá, ale také pohodlná a co nejméně nákladná.

V první části práce bych se chtěla zabývat významem dopravy a dopravní infrastruktury a dále se blíže zaměřit na dopravu leteckou. Tato část bude obsahovat úvahy o vlivu infrastrukturních faktorů na regionální rozvoj a vysvětlení hlavních pojmů týkajících se regionů, regionálního rozvoje a dopravy.

Další kapitola bude zaměřena více na region Ostravsko, jeho rozvoj a pozici Letiště Leoše Janáčka Ostrava v úvahách o tomto rozvoji. Bude zde představeno Letiště Leoše Janáčka Ostrava, také zde bude představen kraj, v němž se toto letiště nachází, a dále například realizované a připravované projekty provozovatele Letiště Ostrava, a.s. ve spolupráci s Moravskoslezským krajem, u kterých se předpokládá, nebo již byly spolufinancovány ze strukturálních fondů Evropské Unie. Tyto projekty zajišťují rozvoj dopravní infrastruktury na letišti i v jeho okolí a rozvoj služeb letiště. Obsahem této kapitoly bude také srovnání pozice ostravského letiště s pozicí konkurenčních letišť, zejména Mezinárodního letiště Katowice, a představení tohoto konkurenčního letiště.

V posledních letech nebyla zcela naplněna kapacita letiště i přes jeho výhodné technické parametry a blízkost k hranicím se sousedními státy Polskem a Slovenskem. Poslední kapitola proto bude obsahovat úvahy o možných příčinách stagnace vývoje ostravského letiště a také rozbor možností zvýšení významu rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro rozvoj regionu.

Cílem práce je na základě analýzy dostupných informací o Letišti Leoše Janáčka Ostrava zpracovat náměty ke změnám, jež by mohly prospět rozvoji tohoto letiště.

2. Význam dopravy a dopravní infrastruktury pro regionální rozvoj

V následujícím textu budou objasněny základní pojmy týkající se regionálního rozvoje a dopravy a v některých případech bude z důvodu zaměření práce podrobněji uvedena situace týkající se Moravskoslezského kraje a Letiště Leoše Janáčka Ostrava, jež se nachází v tomto kraji.

2.1. Region

Podle české geografické školy je region definován jako „*část geografické (územní) sféry s komplexem přírodních a socioekonomických prvků a procesů, které se vyznačují:*

- *specifickým rozmístěním, uspořádáním, mírou integrace a*
- *vlastní prostorovou strukturou s vnitřní zákonitou podobností.*“¹

Z ekonomického hlediska je definice regionu poměrně složitá, jelikož se jeho velikost může pohybovat od malých sídel až po rozsáhlé oblasti. Pro hospodářský region jsou typickým znakem těsné funkční vztahy jednotlivých územních částí a silné vazby mezi jednotlivými subjekty v regionu. Tyto vazby a společné charakteristiky (fyzikální, přírodní, ekonomicko- sociální, etnické apod.) vymezují hranice území regionu.²

Vymezení regionů není jednoduché a dá se na něj pohlížet z mnoha perspektiv. Například rozlišení regionů na regiony deskriptivní a normativní.

- Deskriptivní regiony se vymezují pomocí situační analýzy a dále se dělí dle dvou kritérií: homogenity a funkčnosti. Podle prvního kritéria se územní celky spojují do homogenních regionů, ve kterých se rovnoměrně vyskytují určité jevy, jako je vysoká míra nezaměstnanosti, výše příjmů, či podíl zaměstnanosti v zemědělství. Podle kritéria funkčnosti spojujeme územní celky do heterogenních regionů, jinak nazývaných také jako funkční regiony, které jsou vymezeny funkcemi a vazbami mezi územními jednotkami uvnitř regionu. Intenzita těchto vazeb dělí region na jádro a zázemí. Velmi často se pro ohraničení těchto regionů používá kritérium

¹ (MALINOVSKÝ, 2006 str. 642)

² (MALINOVSKÝ, 2006)

denní docházky. Podle tohoto kritéria „se připojují k střediskovému městu ty územní jednotky, z kterých určité procento bydlících zaměstnanců denně dochází do střediskového města („region pracovního trhu“).“³ Kritérium ohraničení by se však nemělo volit libovolně, ale nejlépe podle řešeného problému a také se může použít i jejich kombinace.

- Normativní regiony vznikají politickým rozhodnutím za účelem vykonávání veřejné správy, za účelem plánování či soustředné podpory státu.⁴

V legislativě České Republiky je definice regionu ukotvena v zákonu o podpoře regionálního rozvoje č. 248/2000 Sb. Dle tohoto zákona je region „územní celek vymezený pomocí administrativních hranic krajů, okresů, správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem, správních obvodů obcí s rozšířenou působností obcí nebo sdružení obcí, jehož rozvoj je podporován podle tohoto zákona.“⁵

Pokud bereme stát jako výchozí územní jednotku, může region představovat tři velmi odlišné prostorové útvary:

- subnacionální (subnárodní) území, které je dílčím územím jednoho státu či jednoho národního hospodářství a obvykle není od ostatních oblastí odděleno formálními hranicemi nebo jinými ekonomickými bariérami (příkladem mohou být okresy či kraje v ČR, středozápad USA anebo kantony ve Švýcarsku),
- supranacionální (nadmárodní) území, které je složeno ze dvou a více států (např. region střední Evropa, střední Amerika, Skandinávie či oblast Pobaltí),
- transnacionální (transnárodní) území, skládající se z dílčích území dvou a více států a přesahující tedy hranice jednotlivých států (představiteli mohou být euroregiony, např. euroregion Beskydy či euroregion Tyrolsko).⁶

Jednotlivé regiony se mezi sebou liší v mnoha ohledech. Regiony ani nemusí být od sebe navzájem moc vzdálené, přesto mohou mít velmi rozdílnou ekonomickou či sociální úroveň. Mezi regiony poté vznikají rozdíly dvojího typu. První typ rozdílů je dán rozmanitými podmínkami jednotlivých regionů, například rozdíly v podnebí regionů anebo rozdíly mezi městskými a venkovskými regiony, kdy se pozitiva a negativa navzájem vyvažují.

³ (MAIER, 1998. str. 34)

⁴ (WOKOUN, 2008)

⁵ PORTÁL VEŘEJNÉ SPRÁVY ČESKÉ REPUBLIKY: 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje [online]

⁶ (MAIER, 1998.)

Druhým typem rozdílů mezi regiony jsou rozdíly takové, které nevyplývají z rozmanitosti regionů. Jsou to neodůvodněné rozdíly v rozvoji jednotlivých regionů. Tyto rozdíly se také často nazývají regionální disparity. Regionální disparity mohou být chápány buď pozitivně, jako přednosti regionu, které ho činí konkurenceschopným, anebo negativně, jako slabé stránky regionu, které je třeba účinně řešit.

Existence nerovností je významným podnětem společenského vývoje a předpokladem pro vytváření efektivnějších forem územní dělby práce a specializace. Tím pádem je existence nerovností do určité míry žádoucí, ale pokud jsou rozdíly příliš velké, přestávají působit stimulačně a mají za následek negativní sociální a politické důsledky. Míra nerovností je poté omezována souborem politik včetně regionální politiky, ale i pomocí daňového systému, sociálního zabezpečení apod.⁷

Pokud jsou meziregionální rozdíly příliš velké, jako důsledek vznikají tzv. problémové regiony. Ty se dají rozdělit na tři základní typy.

- Regiony nedostatečně vybavené přírodními zdroji, které jsou většinou odlehlé části jednotlivých států, kde nepříznivé přírodní podmínky umožňují pouze extenzivní formy zemědělství. Takový region, který je nepřitažlivý pro expanzi průmyslu, nemůže poskytnout svému obyvatelstvu životní úroveň srovnatelnou s ostatními částmi státu. Šancí na zvrát ve vývoji regionu může být přitažlivost pro cestovní ruch.
- Regiony s nedostatečným využitím vlastních zdrojů, které je obvykle způsobeno nedostatkem kapitálu. Důsledkem je nízká životní úroveň obyvatel ve srovnání s rozvinutými regiony, na nich je však závislé dlouhodobé zlepšení situace stejně jako na technickém pokroku.
- Regiony se stagnujícím či upadajícím základním odvětvím. Tyto regiony v minulosti patřily mezi nejvyspělejší, ale změny ve struktuře poptávky způsobily stagnaci či úpadek tradičních průmyslových odvětví (těžba uhlí, hutnictví, atd.). Pro takové regiony je typická rostoucí míra nezaměstnanosti a emigrace, nízká míra ekonomické aktivity a klesající ekonomická úroveň ve srovnání s ostatními regiony. V České republice se takovými problémy vyznačují např. Ostravsko či Ústecko.⁸

Ve Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020 se vymezují regiony, které zaostávají ve svém sociálně ekonomickém rozvoji za ostatními územními celky anebo řeší specifické

⁷ (BLAŽEK, 2002)

⁸ (WOKOUN, 2011)

problémy, jejichž zvládnutí je obtížné a vyžaduje širší, koordinovanou spolupráci více subjektů včetně státní pomoci. Tyto regiony se nazývají státem podporované regiony a dělí se na dvě skupiny.

- Hospodářsky problémové regiony, které vykazují z hlediska určitých ukazatelů podstatně nižší úroveň, než je průměrná celorepubliková úroveň. Tyto regiony jsou charakteristické nadprůměrnou mírou nezaměstnanosti, nízkou životní úrovní, nízkým stupněm ekonomické výkonnosti, nízkým průměrným příjmem obyvatel a nepříznivým demografickým vývojem.
- Ostatní regiony, jež zahrnují dvě kategorie a to sociálně znevýhodněné oblasti a současné a bývalé vojenské újezdy. Mezi sociálně znevýhodněné oblasti patří oblasti s vysokou dlouhodobou nezaměstnaností a výskytem sociálně vyloučených lokalit. Tyto oblasti jsou také spojeny s potenciálním sociálním napětím a s vyšším výskytem sociálně-patologických jevů (drogy, lichva, gamblerství). Vojenské újezdy jsou území, která byla vyčleněna pro potřeby obrany státu, ale s útlumem vojenské činnosti se některá z nich stávají nadbytečnými a jsou zrušena na základě usnesení vlády. Problematika vojenských újezdů je velmi specifická, jelikož je potřeba jejich komplexní integrace do civilního sektoru.⁹

Pro období let 2007 až 2013 byly regiony se soustředěnou podporou státu členěny na:

- strukturálně postižené regiony (např. území okresů Most, Karviná, Chomutov),
- hospodářsky slabé regiony (např. Hodonín, Znojmo, Třebíč, Bruntál),
- venkovské regiony.

a dále existovala skupina nazvaná ostatní regiony, jejichž podporování státem je žádoucí z jiných důvodů: např. pohraniční regiony, bývalé vojenské prostory, regiony postižené živelními pohromami apod.

Dále lze uvést členění regionů z pohledu regionální politiky EU. Evropská unie zavedla Nomenklaturu územních statistických jednotek (zkratka NUTS z francouzského Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques, či anglického Nomenclature of Units for Territorial Statistics¹⁰) zejména pro potřeby statistického úřadu Evropské unie (Eurostatu). Současně existuje soustava územních celků s názvem LAU - Local Administrative Units, což

⁹ (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2013)

¹⁰ NUTS. In: Wikipedia: the free encyclopedia

znamená místní samosprávné jednotky, a ta plně nahradila dřívější stupně NUTS 4 a NUTS 5. Klasifikace územních celků v České republice je uvedena v následující tabulce 2.2.

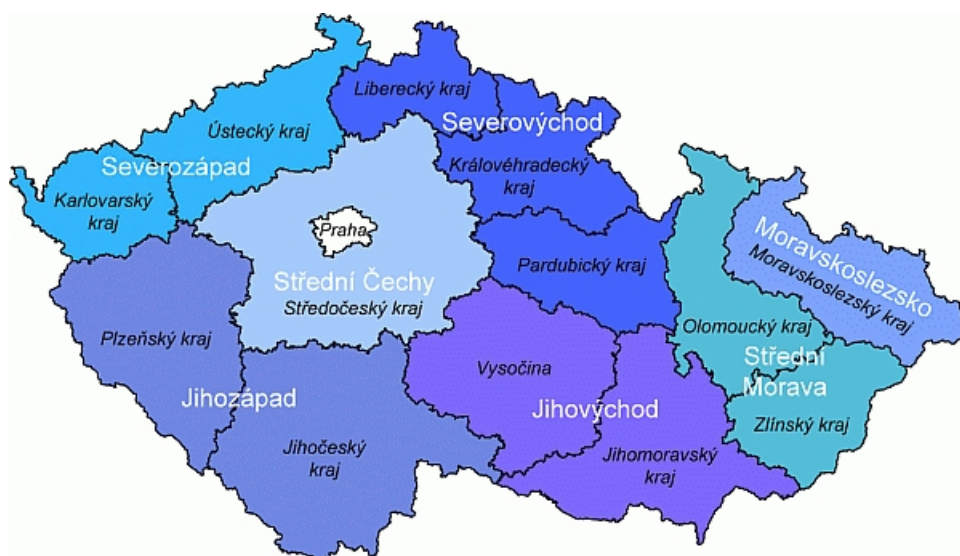
Tabulka 2.1: Vymezení územních jednotek NUTS v ČR v současné době

statistická jednotka		počet v ČR
zkratka	český ekvivalent	(CZ-NUTS)
NUTS 0	stát	1
NUTS 1	území (ČR)	1
NUTS 2	regiony soudržnosti	8
NUTS 3	kraj	14
LAU 1	okres	76+15 pražských obvodů
LAU 2	obec	6 253

Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: strukturální-fondy.cz, ČSÚ

Hlavní význam mají tyto jednotky při statistickém monitorování a analýzách ekonomické a sociální situace v jednotlivých regionech a při přípravě, realizaci a hodnocení regionální politiky. Velmi důležité jsou územní jednotky NUTS 2 – regiony soudržnosti, jelikož právě do těchto územních celků jsou směřovány finance z evropských strukturálních fondů politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Následující obrázek 2.1 ukazuje rozložení regionů soudržnosti NUTS 2 v České republice a kraje, z kterých jsou regiony soudržnosti složeny.

Obrázek 2.1: Regiony soudržnosti (NUTS 2) a kraje (NUTS 3) v ČR



Zdroj: strukturální-fondy.cz

2.2. Regionální rozvoj

Přesná všeobecně uznávaná definice pojmu regionální rozvoj není dána, jelikož někteří autoři tvrdí, že se jedná o pojem, který lze určit až za pomoci konkrétních hodnotových postojů, někteří zase, že rozvoj je těžko definovatelný, názorově a ideologicky protichůdný pojem používaný v různých souvislostech.¹¹

V mnoha případech se jako regionální rozvoj bere růst socioekonomického, environmentálního a místního rozvojového potenciálu regionů se současným zvyšováním konkurenceschopnosti regionů, což následně vede ke zvyšování životní úrovně a kvality života jejich obyvatel. Regionální rozvoj lze také definovat jako dynamický a vyvážený rozvoj regionální struktury příslušného územního celku a jeho částí s cílem odstranit či zmírnit regionálních disparity prostřednictvím cílené a strategické snahy místních aktérů.

Regionální rozvoj také můžeme chápat ze dvou různých pohledů.

- Praktický přístup, kdy je regionálním rozvojem míněno zvyšování využití a potenciálu daného území (regionu) v důsledku prostorové optimalizace socioekonomických aktivit a využívání zdrojů. Následkem je růst konkurenceschopnosti soukromého sektoru či životní úrovně obyvatel.
- Akademický přístup vidí regionální rozvoj jako aplikaci nauk, které řeší procesy a vztahy daného území, jež jsou ovlivněny podmínkami (přírodními, ekonomickými, sociálními, apod.) v regionu.¹²

V jedné z mnoha definic regionálního rozvoje je uvedeno, že regionální ekonomický rozvoj je proces strategického partnerství veřejného a soukromého sektoru, jehož cílem je realizace iniciativ, které mají za následek investice a vznik nových či zachování starých pracovních míst a postupný růst životní úrovně obyvatelstva v regionu. Realizované investice musí být zaměřeny na podporu růstu produktivity a konkurenceschopnosti firem v soukromém sektoru. V jiné definici je pohlíženo na regionální rozvoj jako na aplikaci ekonomických procesů a zdrojů dostupných v regionu, jejichž výsledkem je udržitelný rozvoj a dosažení ekonomických cílů se současným splněním očekávání podniků, rezidentů i nerezidentů.¹³

¹¹ (STEJSKAL, 2009)

¹² (WOKOUN, 2008)

¹³ (STEJSKAL, 2009)

Konkurenceschopnost regionů můžeme definovat jako „výsledek společného úsilí o co nejproduktivnější využívání vnitřních zdrojů rozvoje v interakci s využíváním vnějších zdrojů a rozvojových příležitostí, cílené na trvale udržitelné zvyšování produkčního potenciálu regionů.“¹⁴

Konkurenceschopnost regionů se obecně skládá z několika složek. Patří mezi ně:

- ekonomická výkonnost,
- vytváření a šíření inovací
- dostupnost a využívání informačních a komunikačních technologií,
- institucionální prostředí,
- kvalita života,
- přírodní zdroje a přírodní prostředí,
- hmotné faktory v podobě jejich produkčního potenciálu a infrastruktury,
- lidské zdroje s příslušnou úrovní dovedností a vzdělání.

Z pohledu Evropské unie je konkurenceschopnost regionů jejich schopnost produkovat výrobky a služby, jež existují na mezinárodních trzích a zároveň jsou zaručeny vysoké a stabilní příjmy obyvatel regionu.¹⁵

Je však velmi důležité nezaměňovat pojmy rozvoj (byť v regionálním kontextu) a růst (spíše v ekonomickém smyslu). Ekonomický růst souvisí spíše se změnami kvantitativních charakteristik, například s výší hrubého domácího produktu na obyvatele, s úrovní příjmů obyvatelstva, zaměstnaností či občanskou a infrastrukturní vybaveností a je předpokladem rozvoje. Rozvoj (regionální) se vztahuje spíše ke kvalitativním charakteristikám, jako je zlepšení kvality života nebo zvýšení kvalifikace pracovních sil. Regiony se v Evropě staly významnou hnací silou jak v rozvoji celé společnosti, tak i při dosahování ekonomického růstu a konkurenceschopnosti. Mezi účinné způsoby dosažení ekonomického růstu patří podle poznatků regionální ekonomie zejména:

- šíření znalostí a technologií na úrovni regionů,
- vznik regionálních inovačních systémů.¹⁶

¹⁴ (STEJSKAL, 2009 str. 30)

¹⁵ (STEJSKAL, 2009)

¹⁶ (STEJSKAL, 2009)

Regionální inovační systémy, nebo také jinak regionální systémy inovací jsou soubory ekonomických, institucionálních a politických vztahů, jež existují v regionu a vytváří kolektivní procesy učení, které vedou k rychlému šíření znalostí a zkušeností z praxe. Tyto systémy zahrnují jak stranu nabídkovou, tak i stranu poptávkovou. Nabídková strana obsahuje institucionální zdroje pro vytváření znalostí, s nimiž jsou těsně spjaty vzdělávací instituce. Poptávková strana obsahuje výrobní sektor tedy firmy, které využívají znalosti pro tvorbu inovačních produktů a procesů. Mezi oběma stranami existují instituce na podporu inovací, jež šíří znalosti v systému inovací v regionu.¹⁷

Také je rozdíl mezi rozvojem místním a regionálním, kdy místní rozvoj se odehrává v místě obce či města a regionální rozvoj se uskutečňuje na regionální úrovni, za kterou se v ČR většinou považují kraje či regiony soudržnosti NUTS 2.

Na základě poznatků o regionálním rozvoji se formuluje regionální politika, která poté zpětně ovlivňuje regionální rozvoj samotný.

2.3. Regionální politika

V současné době neexistuje univerzální vymezení tohoto pojmu, jelikož regionální politika má úzké vazby na ostatní státní politiky a pro její existenci jsou důležité nejen ekonomické motivy, ale i ekologické či sociální faktory.

Základním ekonomickým motivem pro existenci regionální politiky je efektivní využití výrobních faktorů, zejména pracovní síly. Dříve byl tento problém řešen přesunem pracovní síly za prací, v současnosti převažuje motivace pohybu práce za pracovníky. Dalšími faktory jsou například požadavek optimálního rozmístění firem, argument ekonomického růstu anebo faktor nákladů přelidnění. Jako ekologické motivy lze uvést znehodnocování životního prostředí v přelidněných aglomeracích a vliv znečištění ovzduší či vody na zdraví obyvatel. Ze sociálních argumentů lze vybrat tři nejvýznamnější argumenty a to důvod blížení se plné zaměstnanosti, regionální rozdělení příjmů, v kterém by neměly být nadměrné rozdíly a úvaha o obecném blahu. Jako politický motiv lze brát snahu o politickou stabilitu státu.¹⁸

Jedna z definic uvádí, že regionální politika je „*součástí státní politiky, ovlivňující rozmístění hlavních ekonomických zdrojů a aktivit na celém území státu nebo v jeho části. Regionální politika zahrnuje opatření napomáhající jednak růstu stupně ekonomické aktivity*

¹⁷ (MALINOVSKÝ, 2006)

¹⁸ (WOKOUN, 2011)

v území, kde je vysoká nezaměstnanost a malé naděje na přirozený ekonomický růst, a na druhé straně opatření sloužící kontrole ekonomických aktivit v území s nadprůměrným růstem.“¹⁹

Regionální politiku lze vidět také jako soubor cílů, opatření a nástrojů vedoucích ke snižování velkých rozdílů v socioekonomické úrovni jednotlivých regionů. Jako dva základní cíle regionální politiky se uvádí:

- zvyšování konkurenceschopnosti regionů a jejich ekonomický růst, jež musí zároveň napomáhat konkurenceschopnosti a rozvoji celého národního hospodářství, jelikož regionální politika je součástí hospodářské politiky státu a
- snižování nežádoucích disparit mezi jednotlivými regiony.

Ve zkratce je to tedy intervenční politika státu, která má za cíl zvyšovat konkurenceschopnost regionů a snižovat disparity mezi regiony.

Regionální politika tedy ovlivňuje hospodářské struktury v regionech, přispívá k efektivnosti hospodářské politiky i k rovnováze sociálních a environmentálních faktorů. Regionální politiku lze rozdělit na tři základní typy:

- Růstově orientovaná regionální politika, jejímž cílem je optimální alokace výrobních faktorů v prostoru skrze koordinaci investičních aktivit.
- Stabilizačně orientovaná regionální politika, která má za cíl vyvážené hospodářské struktury v jednotlivých regionech a toho dosahuje koordinací regionální a odvětvových politik.
- Infrastrukturálně orientovaná regionální politika, jejímž cílem jsou regiony rovnoměrně vybavené infrastrukturou.

Jedna z dalších definic nahlíží na regionální politiku jako na soubor veřejných intervencí, které vedou ke zlepšení geografického rozdělení ekonomických činností pro dosažení ekonomického růstu a zlepšení sociálního rozdělení ekonomických efektů. Tyto veřejné intervence lze také vidět jako regionální plánování, které má pět fází:

- definování regionálních problémů a jejich původu,
- definování cílů, nejlépe kvantifikovatelných,
- definování strategie, která se bude uplatňovat,

¹⁹ (WOKOUN, 2011 stránky 94-95)

- identifikace nástrojů, jež bude nutné použít,
- vyhodnocení výsledků politiky.²⁰

Cíle regionální politiky vycházejí z hlavních regionálních problémů. Konkrétními cíli může být například snížení rozdílu v míře nezaměstnanosti mezi jednotlivými regiony či sblížení výše meziregionálního hrubého domácího produktu na obyvatele. Tyto cíle mohou být rozvedeny do dalších dílčích cílů jako je zlepšení technické infrastruktury v regionu, zlepšení stavu životního prostředí v regionu či podpora příležitostí pro podnikatelské aktivity v regionu. Dále se odvodí nástroje, jež se použijí k dosažení stanovených cílů.

Nástroje, které jsou používány regionální politikou pro dosažení stanovených cílů, bývají děleny na dva základní typy: makroekonomické nástroje a mikroekonomické nástroje, ale také existují i neekonomické nástroje.

- Makroekonomické nástroje, jejichž použití je omezeno ostatními hospodářskými cíli státu např. udržení inflace na určité úrovni či vyrovnanost platební bilance. Z hlediska fiskální politiky dochází prostřednictvím státního rozpočtu k přerozdělování mezi regiony. Rozvinuté regiony nadprůměrně přispívají do státního rozpočtu a zejména prostřednictvím sociálních výdajů plyne více prostředků do nerozvinutých regionů. Z hlediska monetární politiky se může například usnadnit přístup k úvěrům či změnit výše úrokové míry v určitých regionech. Dalším makroekonomickým nástrojem je protekcionismus, kdy stát ovlivňuje pomocí dovozních limitů a cel import a export.
- Mikroekonomické nástroje, jejichž hlavním úkolem je působit na rozhodování ekonomických subjektů o jejich prostorové lokalizaci. Existují buď nástroje ovlivňující pohyb pracovních sil, anebo nástroje ovlivňující pohyb kapitálu. Z první skupiny lze uvést např. úhradu nákladů za stěhování, výkup nemovitostí či podporu při nákupu nového bytu nebo domu. Většinou se však používají nástroje druhé skupiny, jelikož není žádoucí podporovat odliv obyvatelstva z upadajících regionů z důvodu snížení poptávky po službách a zboží. Z druhé skupiny lze uvést nástroje na podporu již stávajících firem v regionu, např. rozšíření jejich výroby anebo usnadnit změnu výrobního programu, pokud přechází na jinou výrobu. Další nástroje se snaží o přilákání nových firem do regionu použitím např. zvýhodněných daňových sazeb či subvencí, jako jsou zvýhodněné ceny pozemků, levné půjčky, subvence na dopravu aj.

²⁰ (WOKOUN, 2008)

- Ostatní nástroje, mezi které se řadí institucionální nástroje např. regionální rozvojové agentury. Jejich úkolem bývá poskytování služeb pro podnikatelské subjekty a místní orgány veřejné správy, vzdělávací a školicí aktivity, prezentace regionů a obcí a spolupráce s přípravou a realizací programů EU.

Jako další členění nástrojů regionální politiky lze uvést členění na:

- nefinanční nástroje, kam patří administrativní nástroje (legislativa, zákazy, restrikce apod.); institucionální nástroje (regionální rozvojové agentury, projekty a programy apod.); věcné a jiné nefinanční nástroje (poskytování poradenských služeb, propagace regionu, vytváření zvláštních hospodářských zón apod.),
- finanční nástroje, mezi které se řadí neinvestiční a investiční pobídky (dotace, granty, úroková zvýhodnění, úvěry a půjčky atd.); kapitálové podílnictví; daňová zvýhodnění (slevy na daních, slevy na zákonném pojištění apod.) či rozpočtová zvýhodnění.

Jedním ze dvou základních dokumentů pro provádění regionální politiky v České republice je podle zákona č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje Strategie regionálního rozvoje ČR. V současnosti je platná Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020, jež byla schválena usnesením vlády ČR č. 344 dne 15. 5. 2013. Dle Ministerstva pro místní rozvoj ČR je Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020 „základním koncepčním dokumentem v oblasti regionálního rozvoje. Strategie je nástrojem realizace regionální politiky a koordinace působení ostatních veřejných politik na regionální rozvoj.“ Tato strategie obsahuje podrobnou analýzu regionálních rozdílů v ČR. Z této analýzy jsou poté v návrhové části vytyčeny cíle, priority a konkrétní opatření, jež jsou potřebné pro regionální rozvoj. Implementační část Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020 upravuje systém realizace regionálního rozvoje jak v řídicí rovině, tak i v rovině koordinační a monitorovací na centrální i regionální úrovni po stránce instrumentální (nástrojové), institucionální a zdrojové²¹.

Druhým základním dokumentem k realizaci regionální politiky v České republice je státní program regionálního rozvoje, což je střednědobý dokument, který na základě vládou schválené strategie regionálního rozvoje vypracovává Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s dotčenými ústředními správními úřady, kraji, a podle potřeby i s ostatními dotčenými osobami. Stanoví zde zaměření podpory regionálního rozvoje pro jeden nebo

²¹ (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2013)

společně pro více podporovaných regionů, vymezení regionů, cíl, jehož má být podporou jejich rozvoje dosaženo, stanovení oblastí, na něž je podpora zaměřena včetně navrhovaných opatření, podmínky pro poskytování finanční podpory, formy a způsob jejího poskytování a potřebné finanční prostředky na jednotlivá opatření včetně jejich rozdělení dotčeným ústředním správním úřadům a krajům a časové období jeho platnosti.

Oba tyto dokumenty schvaluje na návrh Ministerstva pro místní rozvoj vláda České republiky.

Na krajské úrovni jsou v současné době pro Moravskoslezský kraj velmi významné dva rozvojové dokumenty a to Regionální inovační strategie Moravskoslezského kraje na léta 2010-2020 a Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje na léta 2009-2020. Tyto střednědobé strategické dokumenty byly zpracovány pro získání konkrétních informací a rámce pro strategické rozhodování a intervence, jež povedou k požadovaným změnám v regionu.

Regionální politika není prováděna pouze státem, ale i většími uskupeními států, což je například v Evropě Evropská unie. Ta provádí regionální politiku z toho důvodu, že mezi jednotlivými regiony členských států EU jsou výrazné rozdíly (např. v příjmech, investicích, míře nezaměstnanosti apod.). Přesunem prostředků z rozvinutých regionů se snaží modernizovat zaostávající regiony a přiblížit jejich úroveň k rozvinutým regionům. V současné době je regionální politika v Evropské unii prováděna na několika úrovních a to na:

- nadnárodní úrovni, což je regionální politika prováděná Evropskou unií ve všech členských státech,
- národní úrovni, kdy každá členská země má svou rozdílnou regionální politiku, avšak postupně jsou přejímána některá společná pravidla,
- regionální úrovni, jež existuje ve většině zemí a je dlouhodobě posilována.

Pro existenci společné regionální politiky lze uvést několik důvodů, např. rozpor mezi závažností regionálních problémů a schopnostmi státu tyto problémy řešit, snaha o prohloubení hospodářské a měnové unie, požadavek na kompenzaci regionálních dopadů ostatních politik EU třeba společné zemědělské politiky apod.²²

²² (WOKOUN, 2011)

2.4.Doprava

Cílem každého území, ať už se jedná o stát, region či obec, bývá dosažení růstu. Může jít o růst ekonomický, růst životní úrovně či kvality života anebo sociální rozvoj společnosti a většinou ve všech těchto formách určitého rozvoje území má doprava důležitou roli. Doprava je základním prostředkem pro směnu zboží a služeb a pro mobilitu osob v globalizovaném světě. Doprava se dá charakterizovat jako „*souhrn činností (resp. činností a staveb), jimiž se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování osob (osobní) a věcí (nákladní) dopravními prostředky (zařízeními).*“²³

Dopravu lze také charakterizovat jako dopravní síť, plochy a vybavení v daném území, jež dohromady tvoří dopravní systém. Ten obsahuje všechny druhy dopravy i jejich dosah působnosti či jejich uspořádání.²⁴

Kvalitní dopravní infrastruktura je jedním ze základních faktorů, které ovlivňují mobilitu obyvatelstva a rozvoj územní dělby práce. S tím souvisí nejen snazší zapojení firem do globální ekonomiky prostřednictvím exportu, ale také vyšší konkurence na místních trzích prostřednictvím importu.²⁵ Díky kvalitní dopravní síti se lidé mohou dostat nejen do práce či školy, ale také jim umožňuje vydávat se za kulturou, zážitky, poznáním či odpočinkem, což má vliv i na úroveň kvality života obyvatel.

Osoby a zboží se dopravuje z místa na místo různými způsoby a ty právě člení dopravu na různé druhy. Nejvíce časté je členění dopravy podle prostoru, tedy podle místa, v kterém se nachází dopravní cesty dané dopravy. Další členění druhů dopravy může být například na dopravu veřejnou a soukromou.

Následující tabulka uvádí nejčastěji používané členění dopravy.²⁶

²³ (MALINOVSKÝ, 2006 str. 867)

²⁴ (MALINOVSKÝ, 2006)

²⁵ (VITURKA, 2010)

²⁶ (ADAMEC, 2008)

Tabulka 2.2: Klasifikace druhů dopravy

Dělení dopravy	Druhy dopravy		
Podle prostoru, ve kterém se nachází dopravní cesta	Pozemní	silniční	-
		železniční	-
		nemotorová	cyklistická
			pěší
	Vodní	vnitrozemská	-
		příbřežní	-
		námořní	-
	Letecká		
Podle předmětu a způsobu dopravy	Osobní	individuální	-
		hromadná	-
	Nákladní	veřejná	-
		na vlastní účet	-
Podle územního rozdělení přepravních potřeb	Městská, místní	-	-
	Vnitrostátní, regionální	-	-
	Mezinárodní	-	-
Podle vztahu zdroje a cíle dopravy vzhledem k danému území	Vnitřní	-	-
	Vnější	-	-
	Tranzitní	-	-

Zdroj: Adamec, V. a kol. (2008): Doprava, zdraví a životní prostředí. Grada Publishing, a.s., Praha

Železniční a vodní doprava má přednosti, pokud existují dostatečně silné dopravní proudy, ale není vhodná pro plošnou obsluhu území. Silniční doprava je schopna obsluhovat plošně území i silné proudy, avšak s velkými negativními dopady na životní prostředí a vysokými nároky na zdroje.²⁷ Mezi největší problémy způsobené dopravou patří:

- dopady na zdraví obyvatelstva a životní prostředí ze vzniku škodlivých emisí a hluku,
- zábor půdy,
- získávání energie z fosilních paliv s dopadem na klimatickou změnu.

Moravskoslezský kraj má celkem 3 428 km silnic, z toho tvoří 54 km dálnice, 32 km rychlostní silnice, 684 km silnice 1. třídy, 803 km silnice 2. třídy a 1 888 km silnice 3. třídy. V regionu je přihlášeno celkem 452 840 osobních a dodávkových automobilů, 49 412 nákladních automobilů, 2 302 autobusů a 77 822 motocyklů. Délka železnic je 674 km

²⁷ (WOKOUN, 2008)

a dosažitelnost regionu z hlediska letecké dopravy je zabezpečována prostřednictvím mezinárodního letiště v Mošnově, které je druhé největší letiště v ČR.²⁸

2.4.1. Silniční doprava

Silniční dopravu lze označit jako hlavní a určující druh dopravy, s nímž lze spojovat pojem regionální konkurenceschopnost. Základní silniční síť České republiky je poměrně hustá (zejména komunikace I. až III. třídy), ale částečně v provozně neuspokojivém stavu, což přináší jak pozitiva v podobě dostatečné dopravní prostupnosti území, tak i negativa v podobě vysokých nákladů na provoz (údržba, rekonstrukce)²⁹. Silniční doprava se převážně podílí na celkových dopravních výkonech, jak nákladní tak i osobní. Tento druh dopravy je pro uživatele velmi flexibilní a pohodlný, ale na druhou stranu s sebou nese velmi negativní dopady na životní prostředí.

Moravskoslezský kraj je dobře přístupný z hlediska silniční dopravy, jelikož územím kraje prochází mezinárodní silnice E75 (z norského Vardø do řecké Sitie) a E462 (z Brna do Krakova) a také dálnice D1, která je součástí Transevropských sítí TEN. Dálnice D1 pokračuje na území Polska jako A1 a u Gliwice umožňuje rychlé napojení na mezinárodní silnici E40 vedenou z francouzského Calais přes Belgii, Německo, Polsko, Ukrajinu a Rusko do Kazachstánu. Současně se staví rychlostní silnice R48, která nabízí rychlé spojení z Frýdku-Místku přes Český Těšín do města Bielsko-Biala a opačným směrem bude pokračovat ve směru do Bělotína, kde se napojí na D1.³⁰

2.4.2. Železniční doprava

V posledních letech se mění význam železniční dopravy, zejména v oblasti regionální konkurenceschopnosti. Čím dál více významné jsou tranzitní železniční koridory mezinárodního významu a dálkové tratě, a to jak z hlediska přepravy nákladů, tak i z hlediska přepravy osob. V České republice existují čtyři tranzitní koridory, avšak žádný z nich není veden po vysokorychlostní trati. Regionální železniční tratě jsou důležité části dopravní obsluhy území, integrovaných dopravních systémů v zázemí velkých měst a dopravní obsluhy v periferních regionech České republiky. Jelikož neustále klesá využití těchto tratí, jež se vyznačují vysokými fixními náklady na údržbu, je nutné počítat s pokračujícím rušením provozu či likvidací některých málo využívaných úseků.

²⁸ (Moravskoslezský kraj, 2014)

²⁹ (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2013)

³⁰ (Moravskoslezský kraj, 2014)

Rozsah železniční dopravy je v Moravskoslezském kraji dobře zabezpečen, prochází jím 2. železniční koridor (Břeclav – Bohumín) a 3. železniční koridor (Mosty u Jablunkova – Cheb). Kromě páteřních tratí se modernizuje velká část železniční sítě, např. elektrizace trati Ostrava-Svinov – Opava východ či úseku Ostrava hlavní nádraží – Frýdek-Místek – Český Těšín, dále se také pracuje na propojení železniční sítě s Letištěm Leoše Janáčka Ostrava. Ostrava má v současné době přímé železniční spojení s Prahou, Vídní, Bratislavou, Varšavou, Budapeští, a Moskvou.

2.4.3. Letecká doprava

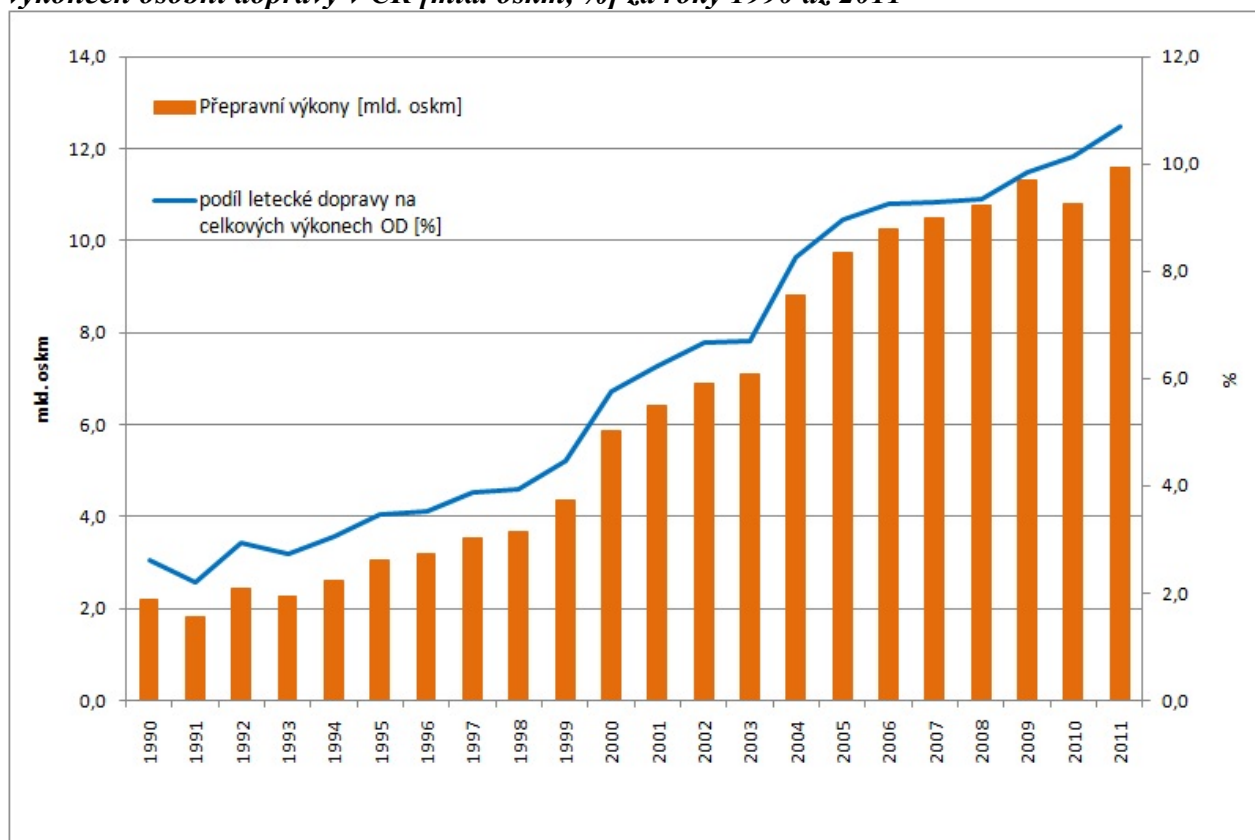
V České republice vykazuje letecká doprava největší růst výkonů ze všech druhů dopravy. Dominantní postavení má Letiště Václava Havla Praha, které ročně odbaví cca 11–12 mil. cestujících a je srovnatelné s konkurenčními letišti ve středoevropském prostoru.

Mezi další letiště s mezinárodním patří letiště Brno- Tuřany, Ostrava- Mošnov, Karlovy Vary- Olšová Vrata a Pardubice, které však nemají takový mezinárodní význam, i přes fakt, že se jim v posledních letech podařilo zajistit několik leteckých linek, které provozují nízkonákladoví dopravci.

Většímu využití jejich kapacity brání především zastaralé technické vybavení a malá odbavovací kapacita. Také ve většině regionů u těchto letišť chybí propojení s ostatními částmi dopravní infrastruktury, zejména s osobní kolejovou dopravou.³¹ Vývoj dopravních výkonů v letecké dopravě zobrazuje následující graf 2.1. Jak lze vidět v tomto grafu od roku 1990 do roku 2011 se hodnoty ukazatele jak přepravních výkonů v mld. oskm, tak i podílu letecké dopravy na celkových výkonech osobní dopravy v procentech, zvětšily téměř pětinasobně. To dokazuje, že odvětví letecké dopravy je velmi atraktivní a stává se čím dál tím více významné.

³¹ (WOKOUN, 2008)

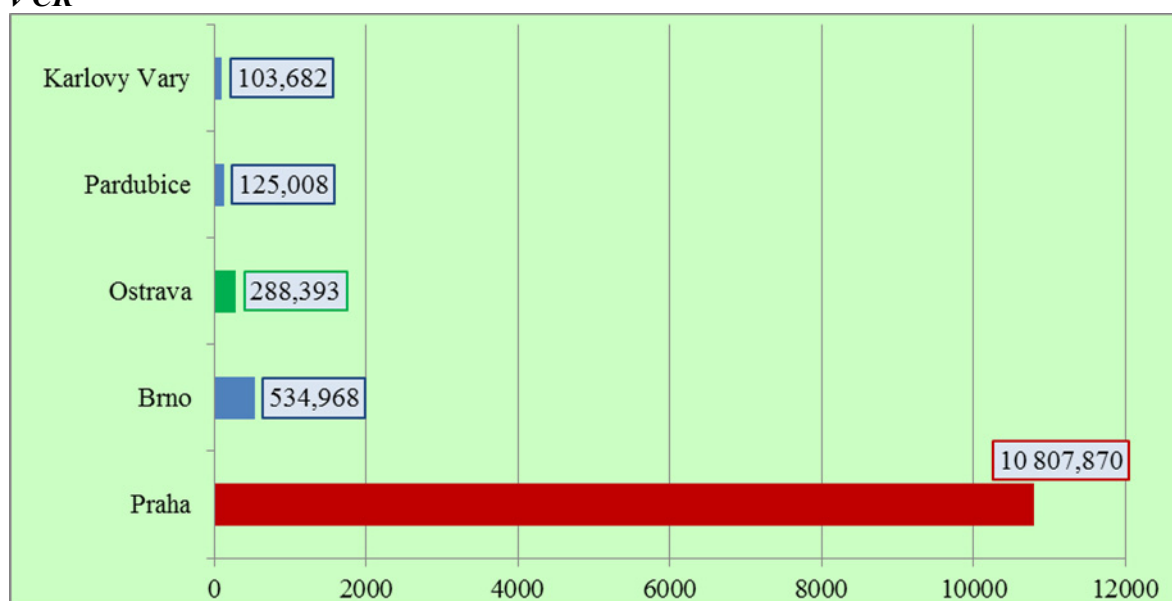
Graf 2.1: Vývoj přepravních výkonů a podílu letecké dopravy na celkových přepravních výkonech osobní dopravy v ČR [mld. oskm, %] za roky 1990 až 2011



Zdroj: Vítejte na Zemi...: Multimediální ročenka životního prostředí

Územní rozmístění mezinárodních letišť v České republice poměrně odpovídá rozmístění obyvatelstva. Největší podíl na počtu odbavených cestujících má dlouhodobě Letiště Václava Havla Praha, jak již bylo zmíněno, které zajišťuje více než 90 procent výkonů letecké dopravy v ČR. Následující graf zobrazuje počet odbavených cestujících v tisících za rok 2012. Lze vyčíst, že nejvýznamnější z toho hlediska je opravdu letiště Praha, Letiště Leoše Janáčka v Ostravě zaujímá třetí pozici. Aby se vůbec dokázalo přiblížit k výsledkům Letiště Václava Havla Praha, bude zapotřebí hodně úsilí a změn na ostravském letišti. Není to však nemožné, příkladem může být polské letiště ve městě Katowice. To mělo v minulosti podobou výchozí situaci, jako letiště v Ostravě a v roce 2012 odbavilo 2 550,848 tis. osob a nepohybuje se tedy pouze ve statisícových číslech.

Graf 2.2: Počet odbavených cestujících v tis. osob za rok 2012 na mezinárodních letištích v ČR



Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat: Wikipedia: the free encyclopedia

Jak uvádí M. Viturka blízkost mezinárodních letišť je jedním z kladných faktorů působících na regionální rozvoj. Uvádí, že „*dostupnost mezinárodního letiště pozitivně ovlivňuje nejen turistickou atraktivitu daného regionu, ale i celkovou kvalitu jeho podnikatelského prostředí (image regionu, návštěvy obchodních partnerů, logistické aktivity, jako jsou např. letecké dodávky komponent atd.)*.“³²

2.5. Dopravní politika

Všechny státní politiky ovlivňují regionální rozvoj a význam regionální politiky roste úměrně s mírou její provázanosti s ostatními politikami, mezi které patří i dopravní politika. Dopravní dostupnost a obslužnost jsou jedněmi z předpokladů pro rozvoj ekonomických aktivit a dosažení regionální konkurenceschopnosti. Dopravní politika identifikuje hlavní problémy a k jejich řešení stanovuje cíle a opatření v oblasti dopravy. V dopravní politice existují převážně dva způsoby, jak k procesu politiky přistupovat.

- Modálně, což znamená podle jednotlivých druhů dopravy s tím, že některé společné záležitosti jsou řešeny odděleně. Tento přístup převládal v minulosti.
- Multimodálně, kdy na dopravu je pohlíženo jako na soustavu segmentů, které se vzájemně doplňují. Tento přístup je využíván v současné době.

³² (VITURKA, 2010 str. 67)

Sektor dopravy má mnoho vzájemně provázaných úrovní, ovlivňuje ekonomický rozvoj i sociální faktory v regionu, ale i na národní, evropské či světové úrovni a proto je nutné uplatnit princip subsidiarity. To znamená, že je nutno řešit problémy na úrovni veřejné správy, která je co nejbližší občanům a zároveň je to efektivní.³³

Dopravní politika se řeší nejen na státní úrovni, ale také na evropské úrovni. Evropská dopravní politika je jednou ze společných politik Evropské unie. Evropská unie usiluje o jednotnou dopravní infrastrukturu, a proto hlavní plánování dopravní politiky probíhá na mezinárodní úrovni. Jedním z programů EU pro rozvoj dopravní transevropské sítě je program TEN-T (z angl. Trans-European Transport Networks) jehož cílem je zajištění soudržnosti a propojení na trans-evropské dopravní síti, jakožto i přístup k ní.

Podle Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje dopravní politika představuje dopravně politické zásady a principy, jež sledují účelné využití zdrojů a území a orientují se na podporu a rozvoj těch druhů dopravy, které jsou z hlediska spotřeby energie, záboru území a vlivů na životní prostředí a regulaci provozu nejšetrnější. Respektují požadavky na životní styl a životní standart, neporušenost prostředí a současně svobodnou vůli člověka ve vztahu k volbě času, trasy a způsobu dopravy omezenou jen s ohledem na jiný veřejný zájem. Z toho poté vyplývá zaměření rozvoje dopravní infrastruktury, kdy základními prioritami jsou zejména modernizace hlavních železničních tratí v tranzitních koridorech, modernizace silniční sítě a rozvoj letecké dopravy.

³³ (WOKOUN, 2008)

3. Postavení Letiště Leoše Janáčka Ostrava v úvahách o rozvoji regionu

V této části práce uvedu základní informace o Letišti Leoše Janáčka v Ostravě, historii tohoto letiště i jeho současnou situaci a rozvoj a dále přiblížím lokalitu, v které se letiště nachází. Pokusím se tak přiblížit situaci některých jiných regionálních mezinárodních letišť, zejména letiště v Katowicích, s následným srovnáním s letištěm v Ostravě.

Letiště Leoše Janáčka leží v Moravskoslezském kraji, což je nejvýchodnější kraj České republiky. Moravskoslezský kraj hraničí s Olomouckým a Zlínským krajem, s polským Slezským a Opolským vojvodstvím a se slovenským Žilinským krajem. Tito zahraniční regionální aktéři se dlouhodobě snaží spolu s Moravskoslezským krajem o propojení některých aktivit se zaměřením na vytvoření významného územního centra v celoevropském pohledu.

3.1. Informace o Moravskoslezském kraji

Území kraje činí 5 427 km² po změně v roce 2005, z větší části leží v Českém Slezsku, zbývající část pokrývá sever Moravy, a skládá se z celkem 6 dřívějších okresů. Na území kraje se nacházejí čtyři euroregiony, jež jsou hnací silou přeshraniční spolupráce a to euroregiony Beskydy, Praděd, Silesia a Těšínské Slezsko. Stav obyvatelstva v kraji ke dni 1. 1. 2013 byl 1 226 602 obyvatel, což je třetí nejvyšší počet obyvatel mezi kraji v České republice, největší město Ostrava mělo k tomuto dni 297 421 obyvatel a hustota osídlení kraje je 226 obyv./km², což je nejvyšší hustotu zalidnění po hlavním městě Praha. Tato hustota obyvatelstva je však značně nevyrovnaně rozložená, jelikož na jedné straně existují místa s velkou koncentrací obyvatel (Ostrava, Karviná) a na straně druhé oblasti téměř neosídlené (Bruntál), 62 procent obyvatel kraje žije ve městech nad 20 000 obyvatel a to je v České republice poměrně výjimečné. Dalšími významnými městy jsou podle počtu obyvatel například Havířov, Karviná, Frýdek-Místek, Opava či Třinec.³⁴

Díky ložiskům černého uhlí v ostravsko-karvinské pánvi, a na ně vázaným hutním a dalším průmyslem, patřilo Ostravsko už za Rakousko-Uherska k nejdůležitějším průmyslovým oblastem. Zejména v minulém století docházelo v kraji k rychlému rozvoji průmyslu a těžby, což mělo za důsledek mimo jiné rychlý růst počtu obyvatel, kteří se zde

³⁴ MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. Moravskoslezský kraj [online]. © 2014

stěhovali za prací a následné budování panelových sídlišť. V současnosti se na území kraje nachází celkem 20 průmyslových zón o rozloze 1 060 hektarů a jednou z nich je i průmyslová zóna v Mošnově v blízkosti letiště Leoše Janáčka Ostrava. Velká nabídka zón vysoko převyšuje poptávku a tento větší než potřebný počet zón byl při plánování v předchozích letech pokládán za přirozenou potřebu pro zajištění konkurenčního prostředí. V hospodářství kraje sice stále výrazně dominuje průmysl, zejména těžba uhlí a energetický a hutní průmysl, avšak tato odvětví se postupem času restrukturalizují a utlumují. Dalšími významnými odvětvími působícími v kraji jsou průmysl chemický, farmaceutický a potravinářský. Zemědělství se daří pouze v nižších polohách, kde se pěstují obilniny, v horských oblastech je významné pastevectví. Podíl kraje na tvorbě HDP je 10,2 procenta v roce 2012.

V souvislosti se současným útlumem těžkého průmyslu v kraji ovšem značně roste nezaměstnanost. V roce 2012 byla míra registrované nezaměstnanosti v kraji 12,34 procenta, což je přibližně o 3 procenta více než činil celorepublikový průměr (9,36 procenta) a Moravskoslezský kraj se tak řadí mezi kraje s nejvyšší mírou registrované nezaměstnanosti v celé republice. Vážným problémem jsou také rozdíly v míře registrované nezaměstnanosti mezi jednotlivými oblastmi kraje. Například míra registrované nezaměstnanosti v okrese Bruntál činila v roce 2012 17,97 procenta, za to v okrese Frýdek –Místek byla míra registrované nezaměstnanosti 9,34 procenta. Hodnota ukazatele počtu uchazečů o zaměstnání na 1 volné pracovní místo je poté v okrese Bruntál více než dvojnásobná oproti okresu Frýdek –Místek. Problémem je také to, že u mnoho lidí je již dlouhodobě nezaměstnaných a často se stává, že ztratí motivaci k hledání práce, či si na nezaměstnanost zvyknou a práci si nesnaží nalézt.

Z hlediska sociálního zabezpečení je na tom kraj velmi dobře, v ukazateli počtu zařízení sociální péče celkem na 10 000 obyvatel překonává republikový průměr a stejně je tomu i v ukazateli počtu míst v zařízení sociální péče celkem na 10 000 obyvatel. I vybavenost kraje nijak nezaostává za jinými kraji, je zde mnoho sportovních zařízení (2 640 k roku 2006), 54 kulturních zařízení (k roku 2006), 18 zdravotnických zařízení (ukazatel zahrnuje fakultní nemocnice, nemocnice a nemocnice následné péče, údaje k roku 2012) relativní dostatek školských zařízení, až na mateřské školky, kterých je v kraji nedostatek.³⁵

Dlouho bude také trvat obnova poškozeného životního prostředí, jelikož Moravskoslezský kraj patří k nejzatíženějším regionům v ČR a v některých parametrech i v celé Evropě.

³⁵ CENTRUM PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY. RIS: Regionální Informační Servis

Problémy spočívají v kontaminaci půdy a v ekologických škodách způsobených těžbou a důlními poklesy, avšak k nápravě některých škod dochází pomocí rekultivace poškozených území. Mezi další problémy patří fakt, že ve velké části území Moravskoslezského kraje je zhoršená kvalita ovzduší vzhledem k imisním limitům pro ochranu zdraví, a to zejména v oblasti černouhelných pánví. Industriální doba ale dala kraji také mnoho technických památek, které představují perspektivu pro rozvoj cestovního ruchu v kraji.

Z hlediska cestovního ruchu je v Moravskoslezském kraji k dispozici 405 ubytovacích zařízení s nabídkou 9 251 pokojů s 23 788 lůžky a 1 524 míst pro stany a karavany. Kraj v roce 2009 navštívilo 585 694 hostů, z toho většina byla z České republiky, dalšími nejčastějšími návštěvníky jsou obyvatelé Slovenska, Polska a Německa.³⁶

3.2.Charakteristika Letiště Leoše Janáčka v Ostravě

Letiště Leoše Janáčka v Ostravě je největším regionálním letištěm v České republice. Majitelem letiště Ostrava je od 1. července 2004 Moravskoslezský kraj, kdy bylo letiště Ostrava převedeno z majetku České správy letišť, a provozovatelem letiště je společnost Letiště Ostrava, a.s., jejímž jediným akcionářem je Moravskoslezský kraj. Dne 13. prosince 2006 byl letišti udělen čestný název Letiště Leoše Janáčka Ostrava podle hudebního skladatele Leoše Janáčka, dřívější název letiště byl Letiště Ostrava – Mošnov.

První činnost na letišti byla bratrů Žurovců, jež byli regionální letečtí průkopníci, kteří své práce a pokusy prováděli v letech 1909 – 1914 v místech letiště. Poprvé bylo k leteckému provozu letiště použito německou Luftwaffe v roce 1939, která vybudovala polní letiště pro přípravu útoku na Polsko. V květnu 1945 letiště naopak používala první československá smíšená letecká divize. Novodobá historie se píše od roku 1956, kdy letiště sloužilo nejen pro dopravní provoz, ale především pro služby armády. Oficiální zahájení civilního letového provozu bylo dne 16. října 1959, kdy zde byl přenesen veškerý provoz z nevyhovujícího letiště Ostrava - Hrabůvka, nacházejícího se přímo v městské aglomeraci. Výrazným zlomem se stal rok 1989 a nedlouho po něm, v roce 1993, došlo k ukončení činnosti vojenské části letiště a tím se také přenesly veškeré starosti související s provozem letiště na ČSL.³⁷

Od krajského města Ostravy je letiště vzdálené přibližně 20 km jihozápadním směrem a dopravně je dostupné po dálnici D47 (D1) či rychlostní komunikaci R48. V příloze 1 se nachází mapa, jež zobrazuje okolí letiště. Pro zákazníky letiště, jež cestují automobilovou

³⁶ MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. Moravskoslezský kraj [online]. © 2014

³⁷ LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s. Ostrava Airport [online]

dopravou, se nachází v blízkosti letiště parkoviště s kapacitou 270 míst. Ve výstavbě je železniční napojení s terminálem přímo před odletovou halou, nyní je nejbližší zastávka ve Studénce, což je cca 10 km. Autobusová zastávka se nachází před příletovou halou a autobusy jezdí po třech trasách. První trasa je do Nového Jičína a zpět, další trasa vede přes Frýdek – Místek a Valašské Meziříčí až do Vsetína a zpět a poslední trasa vede územím Ostravy a blízkým okolím. Spoje však nejezdí příliš často a cesta autobusem je časově poměrně dost náročná.

Letiště Leoše Janáčka Ostrava má strategickou polohu v centrální Evropě. Leží na severo-jihní dopravní spojnici (ze Skandinávie do Rakouska a Itálie) a je také součástí trasy západ-východ (z Německa na Ukrajinu a dále do Ruska). V následující tabulce 3.1 jsou uvedeny letecké vzdálenosti do některých evropských měst, jež jsou jak možnými partnery a budoucími cílovými destinacemi, tak i konkurenty.

Tabulka 3.1: Letecké vzdálenosti z Letiště Leoše Janáčka Ostrava do evropských měst

Město	Praha	Vídeň	Katowice	Bratislava	Frankfurt	Varšava	Moskva	Kyjev
Vzdálenost	273 km	220 km	72 km	200 km	687 km	330 km	1,473 km	884 km

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat: web Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Díky své poloze na křižovatce mezi Českou republikou, Polskou republikou a Slovenskou republikou může ostravské letiště sloužit jako významný vstupní bod do průmyslové oblasti těchto států, jelikož v okolí se nachází velké množství podniků a zahraničních investorů, kteří by potenciálně mohli mít zájem o leteckou dopravu jak nákladu, tak i osob. Spádová oblast letiště pokrývá v České republice Moravskoslezský kraj, Olomoucký a Zlínský kraj, dále jižní část Polska a severozápadní část Slovenska. Do vzdálenosti 30 minut žije 0,8 mil., do vzdálenosti 60 min. 2,9 mil. obyvatel a do vzdálenosti 90 minut žije 5,9 milionů lidí. Do vzdálenosti 120 min. obývá území 8,7 mil. lidí, z toho obyvatelé České republiky tvoří 42 procent, obyvatelé Polska 51 procent a obyvatelé Slovenska 7 procent. Tyto údaje jsou však pouze teoretickými předpoklady, jelikož se musí brát ohled na vliv konkurenčních letišť.

Obrázek 3.1: Spádová oblast letiště s celkovými počty lidí v mil. pro určitou vzdálenost vyjádřenou časem v minutách



Zdroj: web Fakulty dopravní ČVUT v Praze, Ústavu letecké dopravy

Technické předpoklady letiště jsou velmi dobré a velmi významné pro jeho budoucí rozvoj a růst konkurenceschopnosti na trhu regionálních letišť v Evropě. Technické zajištění splňuje podmínky Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) pro mezinárodní letiště I. Kategorie a umožňuje tak na letišti provoz všech v současné době používaných letounů. Délka vzletové a přistávací dráhy je 3 500 m, její šířka je 63 m a umožňuje 40 až 54 přiletů/odletů za hodinu s roční dosažitelnou kapacitou nejvýše cca 180 tisíc vzletů a přistání. Letiště je bez nočních, slotových a hlukových omezení. V nedávné době byla vypracována nová hluková studie týkající se vlivu hluku z letadel na okolní prostředí. Ze studie vyplývá, že do budoucna nebude nutné omezovat provoz letadel a vyhlašovat hluková omezení. Také je zde možný provoz za nízkých dohledností, z tohoto hlediska letiště spadá do CAT II. Letiště disponuje jedním terminálem pro odbavení cestujících s třinácti odbavovacími přepážkami, jež má odbavovací kapacitu až 500 cestujících za hodinu, a 1. 7. 2011 byl otevřen nový cargo terminál o rozloze 11 000 m² s přímým přístupem k rampě, který nabízí

kompletní cargo handling, celní služby / IATA IMP standard / logistické služby, bezcelní zónu, road feeder service a rozsáhlé skladovací prostory.³⁸

Areál letiště se nachází v průmyslové oblasti, v blízkém okolí se nachází velké množství průmyslových zón a významných podniků a dále je ve výstavbě i logistické centrum o rozloze více než 90 ha. Po dokončení kolejového napojení, nabídne letiště velmi výhodnou dopravní infrastrukturu, jelikož vznikne propojení silniční, železniční a letecké dopravy.

V areálu letiště jsou pro dopravce k dispozici služby servisního a opravárenského centra JOB AIR TECHNIC, které zajišťuje údržbu letadel typu Boeing 737 classic, Boeing 737 NG, Airbus A320 family, Saab 340, 2000, a hangár pojme letadla až do velikosti B747. Toto centrum je největší letecké servisní centrum ve střední a východní Evropě.

Dále zde sídlí dvě výcviková centra: Letecká škola Let's Fly a výcvikové středisko pro vrtulníky Mi-8/17/171 HTP Ostrava CZ. Letiště také nabízí službu aerotaxi prostřednictvím několika společností a vyhlídkové lety.

Mezi služby, jež letiště poskytuje cestujícím, patří foliování zavazadel, možnost vstupu do business salónku, bankovní služby, bezplatné Wi-Fi připojení ve všech veřejných i neveřejných částech odbavovací haly, dětský koutek a místnost pro rodiče s dětmi či možnost pronájmu jednací místnosti s kapacitou 20 míst a jiné.

3.3.Rozvojové aktivity Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Letiště Leoše Janáčka Ostrava je důležitým dopravním uzlem regionu a jeho rozvoj patří k prioritám Moravskoslezského kraje. V dokumentu Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje je jedním z cílů budoucí existence prosperujícího regionálního mezinárodního letiště, které bude místem hospodářského oživení a důstojnou vstupní branou do Moravskoslezského kraje a sousedících regionů, zajišťující jejich potřeby spojené s kvalitním napojením na evropské země a zbytek světa. Do roku 2015 by měl být vytvořen v prostoru letiště dopravní a logistický uzel poskytující kvalitní služby evropského standardu.³⁹ V současné době je připravováno nebo realizováno provozovatelem Letiště Ostrava, a.s. ve spolupráci s Moravskoslezským krajem několik významných projektů, které jsou spolufinancovány z fondů Evropské unie. Většina těchto projektů je zaměřena na zvýšení odbavovací kapacity a bezpečnosti provozu letiště a dále také na vybudování infrastruktury

³⁸ LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s. Ostrava Airport [online]

³⁹ (Ing. Nečas, 2003)

zajišťující napojení letiště na železniční síť. V následujícím textu budou uvedeny některé z těchto projektů.

3.3.1. Projekt Stroje a zařízení I.

Tento projekt spadá pod Regionální operační program NUTS II Moravskoslezsko 2007-2013, prioritní osu 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost a oblast podpory 1.2—Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava. Začátek projektu se datuje do října roku 2007 a byl ukončen v květnu roku 2010. Celkové výdaje projektu byly 89.095 tis. Kč, z toho regionální operační program pokryje 92,5 procent, což je 69.345 tis. Kč. Ostatní výdaje byly hrazeny z rozpočtu příjemce, tedy z rozpočtu Letiště Ostrava, a.s.. Investice v tomto projektu byly výhradně bezpečnostní povahy, jednalo se především o bezpečnostní, hasící, záchrannou a vyprošťovací techniku, jež byla nutná pro splnění nových bezpečnostních předpisů Evropské unie a technických předpisů dle legislativy Mezinárodní organizace pro civilní letectví. 76 procent všech investičních výdajů šlo na hasičskou záchrannou a vyprošťovací techniku (letištní hasičský speciál, vozidlo na likvidaci chemických havárií, termokamera, zařízení pro vyprošťování letadel a jiné), 24 procent na zvýšení bezpečnosti letiště a pasažérů (detektory kovů a stopových prvků, software, závorový systém pro vjezd a výjezd vozidel, RTG zařízení, vozidlo pro ostrahu letiště atd.). Tento projekt přispěl k uskutečnění jednoho z rozvojových cílů letiště, jímž je zvýšení jeho kategorizace.⁴⁰

3.3.2. Stroje a zařízení HZS

Projekt stroje a zařízení hasičského záchranného systému také spadá pod Regionální operační program NUTS II Moravskoslezsko 2007-2013, prioritní osu 1 – Regionální infrastruktura a dostupnost a oblast podpory 1.2—Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava. Projekt odstartoval v červenci roku 2008 a finančně byl ukončen ke dni 21.3.2012. Celkové výdaje projektu byly 134 265 tis. Kč, z toho regionální operační program pokryl 92,5 procent, tedy 103 379 933 Kč. Díky uskutečnění tohoto projektu je záchranná a požární služba na Letišti Leoše Janáčka Ostrava plně vybavena technickými prostředky v rámci letištního záchranného systému. Tento projekt navazoval na předchozí projekt Stroje a zařízení I. Velká část investic byla v souladu s požadavky leteckých předpisů, především Leteckého předpisu L14, vydaného Ministerstvem dopravy ČR. V rámci projektu byly dodány měřicí a testovací zařízení pro dýchací techniku, hasičský velitelský vůz, dva jednoramenné nosiče kontejnerů

⁴⁰ LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s. Ostrava Airport [online]

s hydraulickým nakládacím jeřábem a tři speciální cisternové automobilové stříkačky v letištním provedení.⁴¹

3.3.3. Stroje a zařízení II.

Další projekt je zařazen do stejného operačního programu, prioritní osy i oblasti podpory jako výše uvedené dva projekty. Doba trvání projektu tohoto projektu byla od července roku 2009 do března roku 2014. Na realizaci toho projektu bylo využito 458 446 135 Kč, z toho dotace regionálního operačního programu pokryla 70 procent výdajů, což činí 268 401 000 Kč. Veškeré investice v rámci tohoto projektu se snažily o vyřešení problému značně zastaralého a kapacitně nevyhovujícího parku strojů a zařízení sloužících k pozemnímu provozu Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Cílem tohoto projektu bylo zajistit technické a provozní podmínky pro zvyšování počtu odbavených letadel, zajistit určitou výši komfortu poskytovaných služeb, zajištění pravidelného, bezproblémového a bezpečného leteckého provozu zvláště za nepříznivých podmínek. Cílovou skupinou projektu jsou zákazníci, čímž se myslí nejen cestující, ale i letečtí dopravci a podniky využívající nákladní leteckou dopravu. Veškeré pořízené vybavení bylo vybráno na základě požadavků, jež jsou stanoveny mezinárodními normami a standardy definovanými podle IATA (International Air Transport Association). Výsledkem tohoto projektu jsou různorodé investice, jež se dají rozdělit se do pěti skupin:

- Investice pro posílení péče o letecko-provozních ploch, mezi které patří např. nákup zařízení, jako je sněhová fréza, zimní zametače nákladní vozidlo 4 x 4 s korbou sklápěcí, postřikovač rozmrazování kapalin, pluh dvoubřitý a jiné.
- Investice do rozvoje informačních technologií, jako jsou inovace datových sítí, provozních, informačních, bezpečnostních a komunikačních systémů, telefonních ústředí, odbavovacích systémů a tak dále.
- Investice pro posílení ostrahy letiště, např. pořízení monitorovacího systému parkoviště, přístupových turniketů, rozšíření kamerového systému, přehledového systému a jiné.
- Investice pro posílení provozu letiště, kam patří pořízení tahače pro posun letadel a jiné.
- Investice pro posílení odbavení cestujících, letadel a nákladů, jež zahrnují pořízení vlečných vozíků na zavazadla krytých a nekrytých, zařízení na napouštění a výplach

⁴¹ LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s. Ostrava Airport [online]

letadlových toalet, samohybného pásového nakladače na zavazadla, samohybných nástupních schodů k letadlům, vozidla na dodávku pitné vody k letadlům a tak dále.⁴²

U všech těchto projektů bylo žadatelem o dotaci Letiště Ostrava, a.s.. U následujících projektů je žadatelem o dotaci Moravskoslezský kraj.

3.3.4. Odbavovací a pojezdové plochy

Tento projekt také spadá pod regionální operační program NUTS II Moravskoslezsko 2007-2013, prioritní osu 1. Regionální infrastruktura a dostupnost a oblast podpory 1.2 Rozvoj a dostupnost letiště Ostrava a projekt probíhal od ledna roku 2010 do dubna roku 2012. Finanční stránka projektu je následující, 128 974 046,46 Kč jsou celkové výdaje projektu, celková přiznaná dotace z rozpočtu regionální rady činí 104 818 384,99 Kč a spolufinancování příjemcem - Moravskoslezským krajem dosahuje výše 24 155 661,47 Kč. Výstupem tohoto projektu byly stavební práce, jež probíhaly ve dvou etapách. V rámci 1. etapy bylo provedeno zpevnění původních travnatých ok mezi pojezdovou dráhou a původní odbavovací plochou a s tím související úpravy odvodnění, letištní světlotekniky, osvětlení a tak dále. Při druhé etapě byla zpevněna plocha navazující na jihozápadní část původní odbavovací plochy a byly realizovány další související úpravy, jako je odvodnění, instalace letištní světlotekniky, osvětlení a přeložka kabelů, modernizace obslužných komunikací a také byla rekonstruována zbývající část staré odbavovací plochy.

3.3.5. Kolejové napojení

Poslední uvedený projekt spadá pod operační program Doprava, prioritní osu 3 - Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T a oblast podpory 3.1 - Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T. Tento projekt ještě není ukončen, plánovaný konec realizace projektu je v září roku 2015 a začátek realizace se datuje do září roku 2013. Zatím jsou celkové výdaje projektu 580 952 420 Kč a celková přiznaná dotace z operačního programu Doprava je 487 121 751 Kč. Poskytovatelem dotace je Ministerstvo dopravy – Řídící orgán OP Doprava a zprostředkujícím subjektem je Státní fond dopravní infrastruktury. Dotace EU je poskytována z Fondu soudržnosti. Projektovým cílem je nejen zlepšení dopravní dostupnosti letiště, ale i průmyslových zón v okolí letiště v Mošnově pomocí vybudování kolejového napojení v úseku ze Sedlnice do nově navrženého přestupního terminálu, jež se bude nacházet v prostoru navazujícím na letištní odbavovací halu. V rámci tohoto projektu budou finanční prostředky investovány do vzniku jednokolejné tratě, silničního nadjezdu,

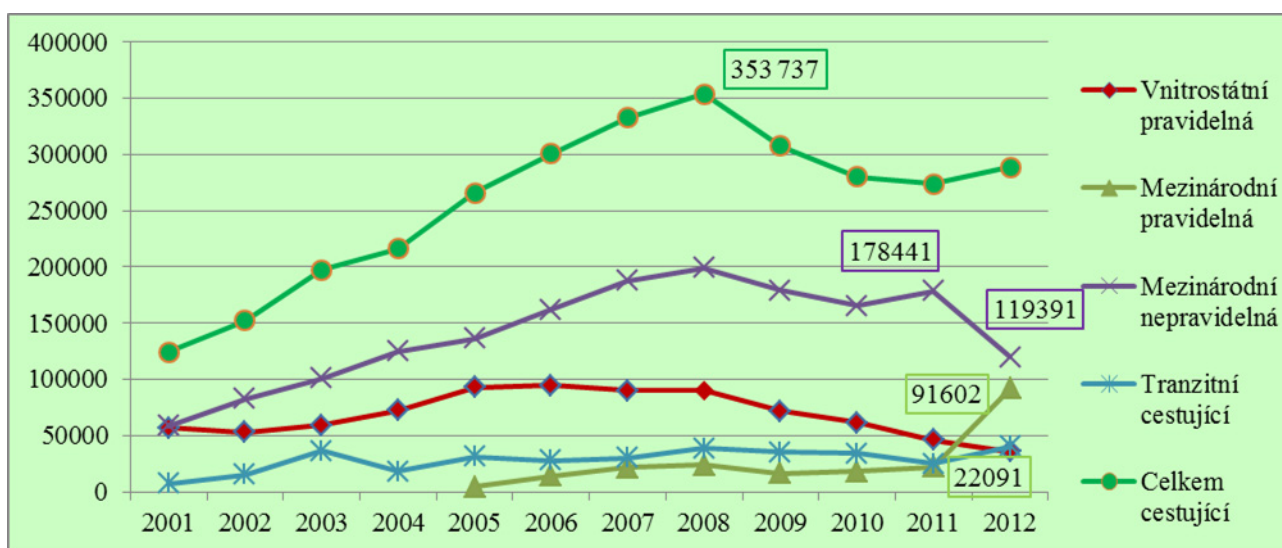
⁴² LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s. Ostrava Airport [online]

zastřešeného přestupního terminálu, který bude propojen s odbavovací letištní halou krytou tunelovou chodbou, sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a do přeložek stavbou dotčených inženýrských sítí, sdělovacích a energetických vedení. Obrázek, jenž znázorňuje finální podobu kolejového napojení i přestupní haly lze nalézt v příloze 2. Realizace tohoto projektu by měla mít za následek zajištění bezproblémové dostupnosti letiště, posílení jeho pozice na trhu regionálních letišť a zajištění tak jeho dalšího rozvoje a konkurenceschopnosti. Dále také bude podpořena alternativní doprava k silniční dopravě, jež bude šetrnější k životnímu prostředí a dopomůže k zajištění trvale udržitelného rozvoje.⁴³

3.4. Současná situace Letiště Leoše Janáčka Ostrava

V současné době letiště nabízí pravidelné lety do destinací Praha (Letiště Václava Havla Praha), Paříž (Charles De Gaulle), Londýn (Stansted). Obrázek zobrazující mapu leteckých destinací Letiště Leoše Janáčka v Ostravě se nachází v příloze 3. Největší podíl na odbavených cestujících na Letišti Leoše Janáčka má charterová doprava, která tvoří kolem 70% z celkového počtu odbavených cestujících. Charterový let je letecký spoj, který se dopředu objednává pro velké skupiny cestujících, je tedy nepravidelný a letenky jsou k dispozici pouze na konkrétní termíny. Typickým příkladem charteru je pronájem kapacity letadla cestovní kanceláří pro své zájezdy, zpravidla do oblíbených turistických destinací. Protipólem jsou pravidelné lety, jež probíhají v souladu s předem stanoveným letovým řádem, i když není naplněna kapacita letadla.

Graf 3.1: Vývoj počtu odbavených cestujících Letiště Leoše Janáčka Ostrava v letech 2001 až 2012 v osobách

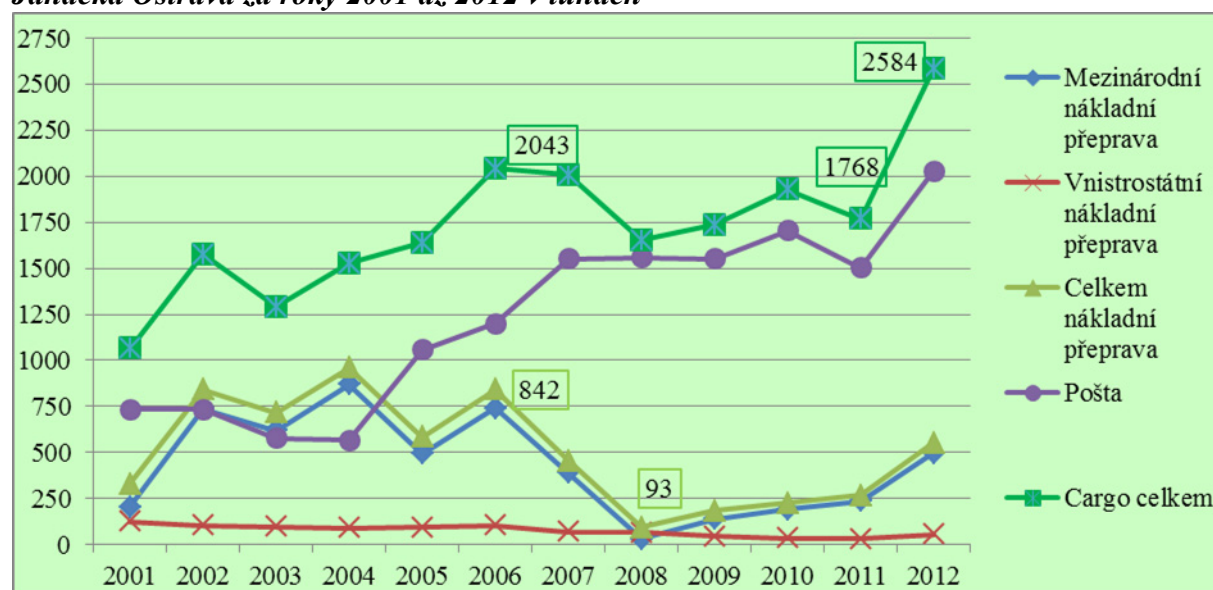


Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: výroční zprávy Letiště Leoše Janáčka Ostrava

⁴³ LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s. Ostrava Airport [online]

V grafu 3.1 lze vidět, že křivka počtu odbavených cestujících celkem a cestujících mezinárodními nepravidelnými spoji má velmi podobný tvar. Z tohoto a také z faktu, že mezinárodní nepravidelná letecká doprava dosahuje nejvyšších hodnot v počtu odbavených cestujících, můžeme odvodit, jak moc je ostravské letiště závislé na tomto druhu dopravy. Až v roce 2012 přišel zlom v tomto trendu a letiště zaznamenalo nárůst počtu odbavených cestujících zhruba o 15 tisíc osob oproti roku 2011, přestože se snížil počet osob, které využily služeb charterové dopravy téměř o 6 tisíc. Za to se tento rok zvýšil počet odbavených pasažérů mezinárodních pravidelných linek o necelých 7 tisíc osob, takže pokles v charterové dopravě byl vykompenzován a spolu s rostoucím počtem tranzitních cestujících zajistil letišti pozitivní vývoj v počtu odbavených cestujících. V dalším roce tento trend pokračoval, letiště v roce 2013 odbavilo o cca 30 procent více cestujících na linkách pravidelných letů než v předcházejícím roce, ale pokles počtu cestujících charterovými lety (o 43,5 procenta) byl ještě větší než tento nárůst a proto celkový počet odbavených cestujících poklesl. Nárůst cestujících pravidelných linek může mít spojitost se začátkem provozu pravidelných linek do Londýna provozovaných nízkonákladovou společností Ryanair. Nejvíce cestujících bylo na letišti odbaveno v letech 2007 až 2008 (353 737 odbavených osob). V důsledku ekonomické krize začal od roku 2009 počet odbavených cestujících klesat. Rok 2010 pro letiště znamenal další propad v počtu odbavených cestujících, bylo přepraveno o 9 procent cestujících méně než v předcházejícím roce a v roce 2011 počet cestujících ještě poklesl oproti předchozímu roku o další 2,5 procenta.

Graf 3.2: Vývoj množství přepraveného leteckého nákladu z Letiště Leoše Janáčka Ostrava za roky 2001 až 2012 v tunách



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: výroční zprávy Letiště Leoše Janáčka Ostrava

V grafu 3.2 je nastíněna situace cargo dopravy na letišti v Ostravě. Pokud se zaměříme na křivku celkové nákladní přepravy bez pošty, můžeme vidět, že téměř kopíruje křivku mezinárodní nákladní přepravy, jelikož hodnoty vnitrostátní nákladní přepravy jsou velmi nízké a neovlivňují tedy mnoho výsledek celkových hodnot. Vnitrostátní přeprava nákladu je zajišťována dokládkou zásilek na pravidelných letech ČSA a vzhledem k provozovaným letadlům na linkách mezi Ostravou a Prahou (turbovrtulová letadla s omezenou kapacitou) se větší zásilky dopravují pozemní dopravou. Mezinárodní přeprava nákladu není na pravidelné bázi. Objemy přepravovaného nákladu jsou závislé na aktuální poptávce a převážná část přepravy je realizována ze zemí EU do oblasti Kaspického moře. Zboží je všeobecného charakteru, především strojírenské zařízení pro těžební průmysl. Nejvyšší hodnoty v množství tun přepraveného nákladu mezinárodní přepravy byly dosaženy v roce 2006. Ve výroční zprávě z toho roku se uvádí, že „v příštích letech lze očekávat prudký růst nákladní přepravy. Automobilka Hyundai v Nošovicích zvyšuje poptávku po všech druzích dopravy, vč. letecké.“⁴⁴ To se však nestalo a v letech 2007 a 2008 provázel nákladní přepravu prudký pokles množství přepraveného nákladu, jež byl způsoben poklesem ad-hoc cargo charterových letů z důvodu menšího zájmu o takovéto lety z letiště Ostrava. Významným faktem v roce 2007 je však nárůst pravidelné cargo dopravy, zejména společnosti DHL na pravidelné lince do Lipska. Tato část cargo dopravy se postupem času stávala čím dál tím více významnou. V oblasti přepravy pošty byla největším klientem letiště Česká pošta, a.s., která zajišťovala pravidelné vnitrostátní letecké poštovní linky mezi Ostravou a Prahou až do roku 2010.⁴⁵

Tabulka 3.2: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření letiště (v tis. Kč) za roky 2006 až 2012.

Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tržby	160 861	180 259	200 387	189 991	169 449	163 587	144 919
Výnosy	223 530	229 068	241 904	233 174	216 880	221 026	187 155
HV před zdaněním	8 757	2 324	-14 152	-5 736	1 990	3 103	-35 163
HV po zdanění	6 201	970	-15 877	-5 880	1 361	1 595	-29 624

Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: výroční zprávy Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Při srovnání tabulky 3.2 a grafu 3.1 můžeme vidět, že v roce 2008 byl počet odbavených cestujících vůbec nejvyšší v novodobé historii letiště, ale přesto byl jeho hospodářský výsledek v záporných číslech. Tento rok sice roční nárůst tržeb činil 11 procent, ale také

⁴⁴ (Sochová, 2007)

⁴⁵ (Sochová, 2013)

v této době byla podporována mezinárodní linka Ostrava- Moskva, jež byla provozována od září roku 2008 a pro malou využitelnost ukončena v únoru roku 2009. Bez nákladů na podporu této linky by společnost vykázala historicky nejlepší hospodářský výsledek. Tyto náklady měly později vliv i na hospodářský výsledek v roce 2009. Nejvyšší položku nákladů tvoří dlouhodobě osobní náklady. Na záporný hospodářský výsledek v roce 2012 měly vliv zejména meziročně výrazně nižší tržby, meziroční pokles tržeb činil 11,41 procenta a celkových výnosů 15,32 procenta. Pokles tržeb z leteckých činností měl vazbu na incentivní program letiště, jelikož letiště zavedlo možnost koupě samostatných letenek do letních prázdninových destinací. Takové lety již nelze řadit mezi lety charterové, ale stávají se z něj lety pravidelné. Na otevření pravidelné letecké linky s novou destinací se vztahuje incentivní program letiště, který je využíván leteckými společnostmi provozujícími tato nová letecká spojení. Největší část tržeb letiště tvoří dlouhodobě tržby z provozování letiště, mezi které patří tržby z přistávacích a parkovacích poplatků a letištních tax, avšak v časovém horizontu mají klesající tendenci. Zato druhá nejvýznamnější položka tržeb, což jsou ostatní tržby letiště, které tvoří např. tržby z prodeje energií, z pronájmů, reklamy, parkovného apod., se v čase drží na poměrně konstantní úrovni.

3.5.Letiště Katowice

Následující text obsahuje informace o Mezinárodním letišti Katowice, které používá také název Katowice Airport. Informace o tomto letišti uvádím proto, že v dalších částech bude Letiště Leoše Janáčka srovnáváno zejména s tímto letištem, jelikož v mnoha ohledech mají podobné rysy.

Historie tohoto letiště je také spojena s německou Luftwaffe, stejně jako historie Letiště Leoše Janáčka v Ostravě, která v roce 1940 začala na polích kolem Pyrzovic stavět polní letiště. Od 1945 r. do 1951 r. na letišti měla svoji základnu Rudá armáda. Poprvé bylo letiště zpřístupněno pro civilní letectví 6. října roku 1966, v této době z letiště vystartovalo první letadlo Polské letecké společnosti LOT do Varšavy. Tento provoz trval až do 28. října roku 1990, kdy z Pyrzovic odletělo poslední letadlo pravidelné linky do Varšavy a začalo období útlumu, které bylo způsobeno zvláště složitou a nestabilní politickou situací v Polsku spojenou se změnou režimu.⁴⁶

V rámci dalšího rozvoje letecké komunikace Horního Slezska se zbytkem Polska a světa, vojvodská administrativa přišla s návrhem na založení společnosti, která by

⁴⁶ KATOWICE AIRPORT. Katowice Airport [online]. 2009

měla jako hlavní úkol obnovit a pozvednout toto nejen pro regionální průmysl velice důležité odvětví dopravy. V prvním čtvrtletí roku 1991 vznikla Hornoslezská letecká společnost a.s. a díky jejímu aktivnímu působení se roku 1992 opět začalo provozovat na tomto letišti letecké spojení s Varšavou a roku 1993 bylo zavedeno první zahraniční letecké spojení po 54 letech přestávky a to letecké spojení do Frankfurtu německou leteckou společností Lufthansa. V následujících letech došlo k mnoha úpravám na letišti a výstavbě infrastruktury pro rozvoj cargo dopravy. Mezi další významný rok patří rok 2004, kdy zahájila svůj provoz na Mezinárodním letišti Katowice maďarská nízkonákladová společnost Wizz Air a také byla ukončena výstavba terminálu pro cestující s následným navýšením možnosti počtu odbavených cestujících na 1,7 mil. odbavených cestujících za rok. Jedním z důležitých cílů rozvoje letiště byla nutnost lepšího dopravního přístupu letiště a byla zahájena výstavba dálnice S1, která byla dokončena 20. listopadu roku 2006. Spojila letiště v Pyrzovicích s komunikačním uzlem v Podwarpiu a zajistila tak jednoduchý, rychlý a pohodlný dojezd na letiště. Největší ze všech investic, jež byla realizována přes 16 let fungování Hornoslezské letecké společnosti a.s., byla výstavba Terminálu B a oficiálně byl otevřen pro cestující 30. července roku 2007. Díky němu se zvýšila kapacita počtu odbavených cestujících na letišti za rok až na 3,6 mil. osob.⁴⁷

Mezinárodní letiště Katowice leží v Pyrzowicích nedaleko Katowic, hlavního města Slezského vojvodství, které patří k nejvíce rozvinutým průmyslovým regionům Polska. Tento region je polským hornickým a hutnickým centrem podobně jako region Ostravsko v České republice. V rámci Polska sousedí s Opolským, Malopolským, Svatokřížským a Lodžským vojvodstvím a dále pak se Slovenskou republikou (Žilinský kraj) a Českou republikou (Moravskoslezský kraj). Rozloha tohoto vojvodství je 12 334 km² a počet obyvatel je 4,7 mil.⁴⁸ Tato oblast je jedním z nejvíce zalidněných a obydlených území v Evropě, nachází se zde aglomerace 19 měst s celkovým počtem 2,3 mil. obyvatel, žijících v této aglomeraci. V Slezském vojvodství působí několik subjektů používající hi-tech technologie a vojvodství je v tomto považováno za jednoho z lídrů v Polsku. Také je zde rozvinutý systém vysokého školství v čele se Slezskou univerzitou v Katowicích, Slezskou polytechnikou v Glivicích, Ekonomickou akademií nebo Hudební akademií v Katowicích. V tomto regionu se produkuje přibližně 14 procent polského HDP (137 miliard polských zlotých, údaj za rok 2008), ekonomicky je to druhé nejsilnější vojvodství v celém Polsku, a nachází se zde více

⁴⁷ KATOWICE AIRPORT. Katowice Airport [online]. 2009

⁴⁸ (Moravskoslezský kraj, 2014)

než 429 tisíc registrovaných podnikatelských subjektů, nachází se zde například automobilky jako je italský Fiat nebo německý Opel. Ve vzdálenosti o průměru 100 km od letiště bydlí kolem 11 mil. lidí. Následující obrázek 3.2 zobrazuje spádovou oblast letiště. Jak lze vidět v tomto obrázku, spádová oblast katovického letiště zasahuje až na území Ostravska a proto ho lze považovat za konkurenta pro letiště ostravské.

Obrázek 3.2: Spádová oblast Mezinárodního letiště Katowice



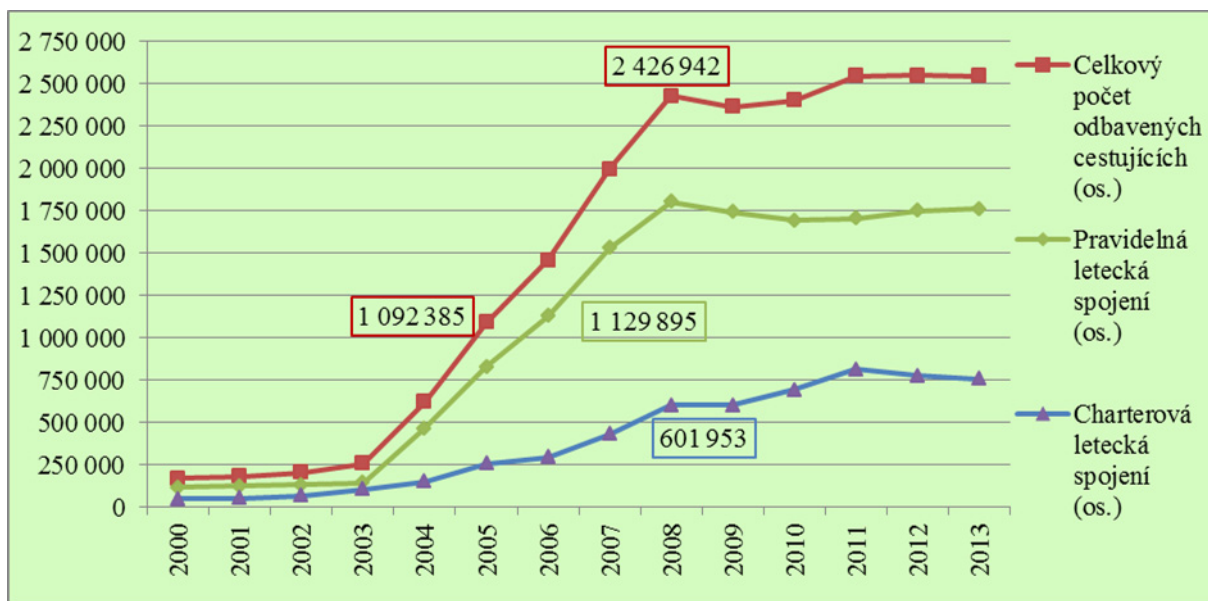
Zdroj: web Katowice-airport

V současné době má letiště dva terminály pro odbavování pasažérů a to Terminál A, který je určen pro lety do zemí, které se nenacházejí v Schengenském prostoru a Terminál B, z kterého odlétají lety do zemí v Schengenském prostoru. Dohromady je rozloha terminálů rozloha 21 300 m² a je zde 35 stanovišť check – in a 21 zařízení nabízejících obchodní a restaurační služby. V tomto směru je letiště mnohem lépe vybaveno než letiště ostravské, jelikož na Letišti Leoše Janáčka Ostrava najdeme 13 odbavovacích přepážek, což však nemá takový význam jako to, že nabízí pouze pět míst s občerstvením či obchody. Zato Katowické letiště nabízí 24 různých obchodů, kaváren či občerstvení ve svém areálu, což je mnohem širší výběr pro cestující, kteří tráví svůj čas na letišti, a letiště se tím stává pro zákazníka mnohem atraktivnější. Samozřejmě to souvisí i s počty cestujících, které letiště přepraví a jež se

pohybují v areálu, jelikož tvoří kupní sílu, díky které se takový počet zařízení může uživit. Dále se na letišti nachází dětský koutek, salónek Business Lounge, vyhlídková terasa, konferenční místnost, několik směnárén, pošta a také galerie, která je společným projektem Akademie výtvarných umění v Katowicích, Design Silesia a letiště Katowice. V této galerii se prezentují slezské instituce spojené s designem, a také s dějinami materiální kultury ve Slezsku.

Letiště Katowice nabízí mnoho leteckých spojení z Polska, jak pravidelnými osobními linkami do více než 30 hlavně evropských měst, tak i charterovými spoji do cca 40 destinací nejen v Evropě, ale i v Asii či Africe, které jsou realizovány pomocí cestovních kanceláří. Pravidelná letecká spojení jsou provozována pěti společnostmi – německou Lufthansou a Germanwings, maďarským Wizz Air, irským Ryanair a tuzemskou Polskou leteckou společností LOT.⁴⁹ Obrázky, jež zobrazují cílové destinace pravidelných, charterových i nákladních letů, se nacházejí v příloze 4; 5 a 6. V následujícím grafu 3.2 můžeme vidět stav počtu odbavených cestujících za roky 2000 až 2013.

Graf 3.3: *Vývoj počtu odbavených cestujících, počtu cestujících pravidelnými linkami a charterovými linkami z letiště Katowice za roky 2000 až 2013, vše v počtu osob.*



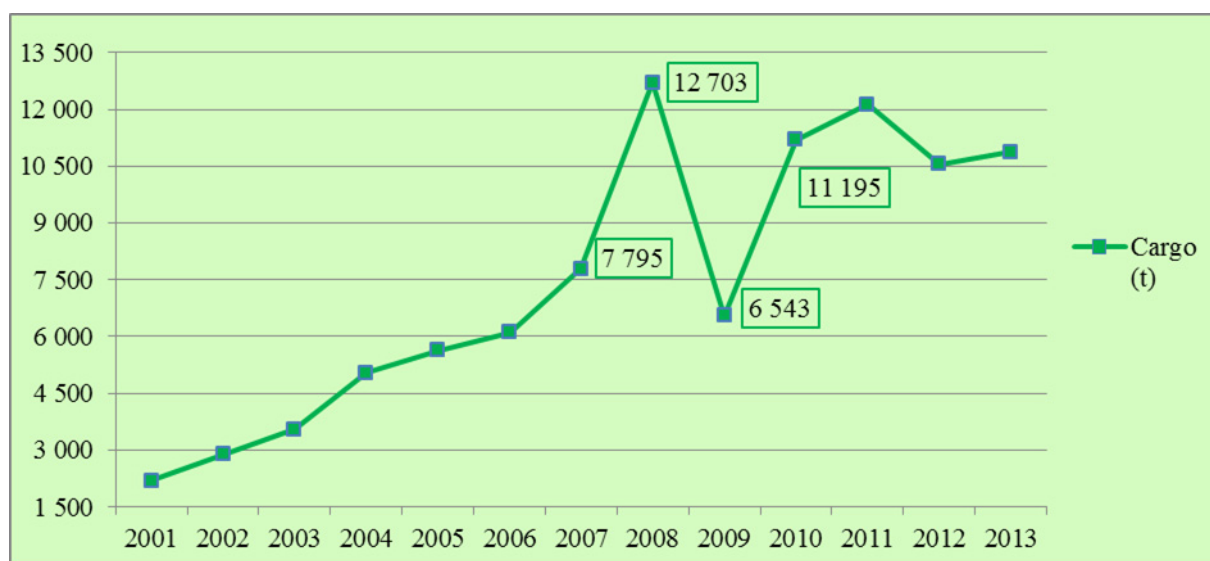
Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: web Katowice-airport

Vidíme, že pravidelné lety převažují nad lety charterovými, což je opačná situace, než situace ostravského letiště. Od roku 2003 můžeme vidět prudký nárůst počtu odbavených cestujících, jenom od tohoto roku do roku 2004 se počet odbavených cestujících více než

⁴⁹ KATOWICE AIRPORT. Katowice Airport [online]. 2009

zdvojnásobil. Na takový nárůst měl jistě vliv příchod nízkonákladové společnosti Wizz Air na letiště. V roce 2005 byla překročena hranice milionu odbavených cestujících, další rok poté bylo odbaveno přes milion cestujících pouze pravidelných linek. V roce 2008 letiště ročně odbavovalo už přes dva miliony cestujících a z toho přes půl milionu cestujících charterovými lety. Jistý pokles v jinak prudce rostoucím trendu počtu odbavených cestujících můžeme vidět od roku 2009, kdy příčinou mohou být dopady ekonomické krize na cestování.

Graf 3.4: Vývoj množství přepraveného leteckého nákladu z letiště Katowice za roky 2001 až 2013 v tunách



Zdroj: vlastní zpracování, zdroj dat: web Katowice-airport

Jak lze vidět v grafu 3.3 i množství tun přepraveného leteckého nákladu na letišti Katowice má v čase převážně rostoucí tendenci, stejně jako počet odbavených cestujících. Největší rozdíly v množství přepraveného nákladu vznikly v letech 2007 až 2011, kdy meziroční nárůst mezi lety 2007 a 2008 činí téměř 5 tisíc tun přepraveného leteckého nákladu. V roce 2009 však přichází prudký pokles v nákladní dopravě, zapříčiněný pravděpodobně vlivem ekonomické krize, a množství přepraveného leteckého nákladu bylo zhruba poloviční, než tomu bylo v roce 2008. Další rok se ale letiště skokem dostalo na dřívější hodnoty spojené s nákladní dopravou, množství přepraveného leteckého nákladu se zvýšilo o cca o 5 tisíc tun. V současné době letiště vykazuje rostoucí hodnoty v nákladní dopravě, v prvních dvou měsících roku 2014 bylo celkem odbaveno na katovickém letišti o 77 procent tun leteckého

nákladu více než ve stejném období minulého roku a jenom za měsíc únor bylo odbaveno 1 443 tun cargo, tj. o 93 procent více než ve stejném měsíci minulého roku.⁵⁰

Nákladní doprava je zajišťována pomocí cargo terminálu letiště Katowice, jež má celkovou plochu 5 700,73 m², z toho skladové prostory jsou celkem 2 380,45 m² a kancelářské prostory mají celkovou plochu 3 320,28 m². Na letišti působí šest cargo leteckých dopravců (jedná se o all-cargo dopravu a spediční firmy), v provozu jsou pravidelné letecké linky do Lipska, Kyjeva, Kolína nad Rýnem, Varšavy, Liege, Paříže a Stuttgartu. S ohledem na stávající infrastrukturu a vybavení je letiště připraveno obsloužit i největší nákladní letadla jako je Boeing 777, Boeing 747, An 124 "Ruslan" a jiné. Letiště má v plánu investice do rozvoje cargo dopravy a proto již probíhají některé práce v budování infrastruktury v rámci průmyslové a logistické zóny letiště pod názvem Cargo city. V období let 2013 až 2015 by měla být vybudována nová vzletová dráha s délkou 3 200 m a šířkou 45 m s předpokladem, že v budoucnu bude možné dráhu prodloužit až na 3 600 m. Dále má být vybudován nový cargo terminál a další potřebná infrastruktura. V současné době už bylo investováno více než 4 mld. eur od vzniku projektu Cargo city.⁵¹

Z hlediska dopravní dostupnosti letiště patří do skupiny nejlépe dostupných letišť v Polsku. V současné době má slezské vojvodství velmi dobrý systém rychlostních silnic a dálnic a je na prvním místě ze všech vojvodství v Polsku v počtu kilometrů zpevněných cest na 100 km². Katowické letiště leží v blízkosti křižovatky hlavních evropských dopravních uzlů, zejména dálnice A1 a rychlostní komunikace S1, kdy dálnice A1 je součástí dopravního koridoru BAC – Balt – Jadran. V okruhu do 600 km od letiště se nachází šest evropských metropolí a to Varšava, Praha, Berlín, Bratislava, Budapešť, Vídeň. Z hlediska dostupnosti autobusovou dopravou je letiště dostupné několika linkami hromadné městské dopravy a také několika linkami meziměstské dopravy, jež spojují letiště například s městy Krakow, Čenstochová anebo i s městy Ostrava a Bohumín. Letiště však není napojeno na železniční síť.

Letiště má nejvýše umístěnou startovací dráhu v Polsku (303 metrů nad hladinou moře) a její délka je délka 2800 m a šířka dráhy je 60 m. V tomto ohledu je ostravské letiště vybaveno lépe, jelikož jeho přistávací (vzletová) dráha je o 700 m delší a i širší o 3 m.

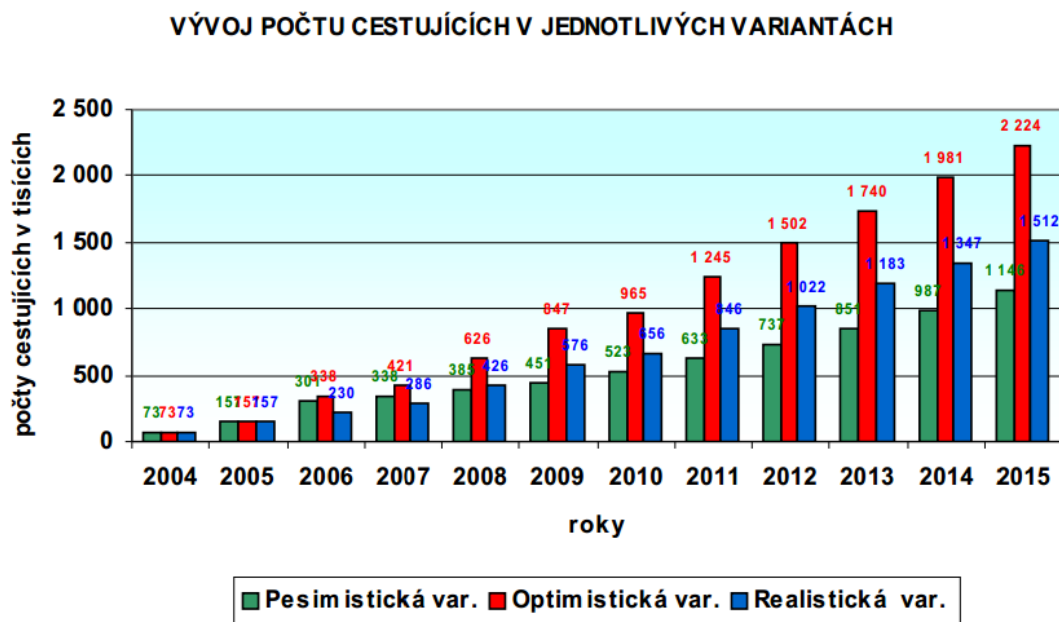
⁵⁰ KATOWICE AIRPORT. Katowice Airport [online]. 2009

⁵¹ Cargo city. KATOWICE AIRPORT. Katowice Airport [online]. © 2013

3.6. Srovnání pozice Letiště Leoše Janáčka Ostrava s jinými regionálními letišti

V dokumentu Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje – vyhodnocení programového dokumentu z r. 2004 je uvedena prognóza výhledových výkonů letecké dopravy Letiště Leoše Janáčka v Ostravě. Uvádí se zde, že „je očekáván nárůst počtu odbavených cestujících na příletu a odletu do r. 2015 v rozmezí 1,2 mil. osob až 2,2 mil. osob za rok, realistická varianta odhadu předpokládá objem cca 1,5 mil. osob za rok. Dopravní napojení území letiště vč. strategické průmyslové zóny je na tento objem dimenzováno.“⁵² V tomto konceptu jsou také uvedeny následující grafy 3.2 a 3.3, jež zachycují jak minulost, tak i prognózu do budoucna ve vývoji počtu odbavených cestujících nejen na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě, ale dále i na letištích v Brně- Tuřanech či na polských letištích v Katovicích a v Krakově.

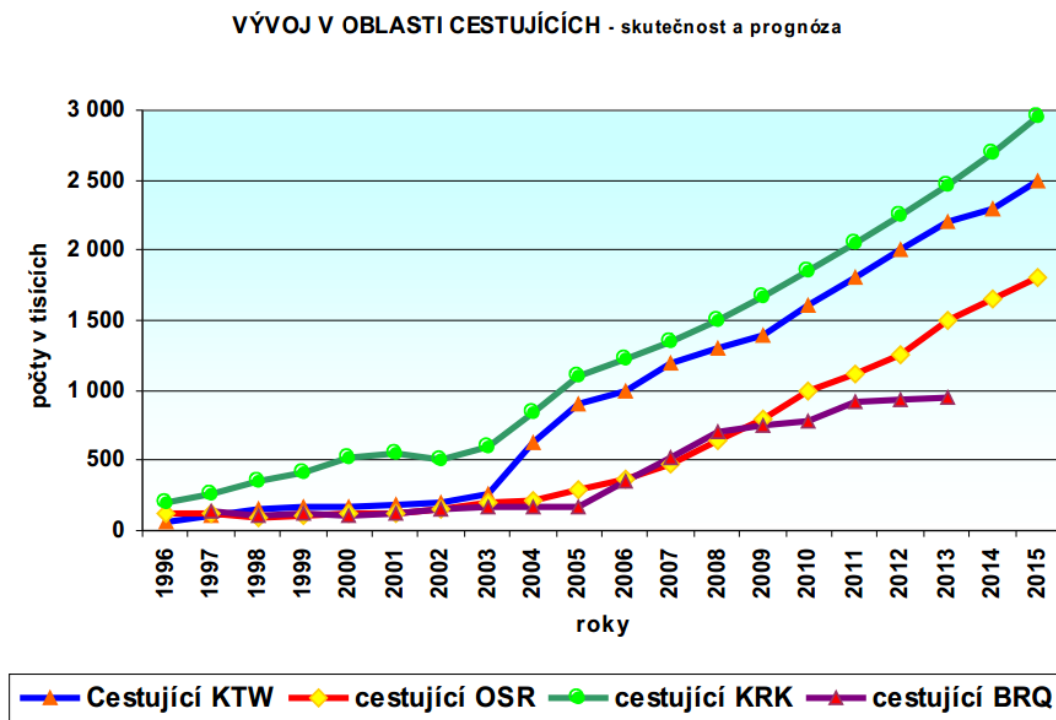
Graf 3.5: Prognóza vývoje počtu cestujících ve třech variantách v časovém horizontu od roku 2006 do roku 2015 v tisících cestujících.



Zdroj: Krajský úřad Moravskoslezského kraje

⁵² DATINSKÁ, Magda, Bedřich NEČAS, Zdeněk ANDRÝSEK, Martin KREJČÍ a Michal KREUTZ. Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje: vyhodnocení programového dokumentu z r.2004. In: Moravskoslezský kraj [online]. © 2014

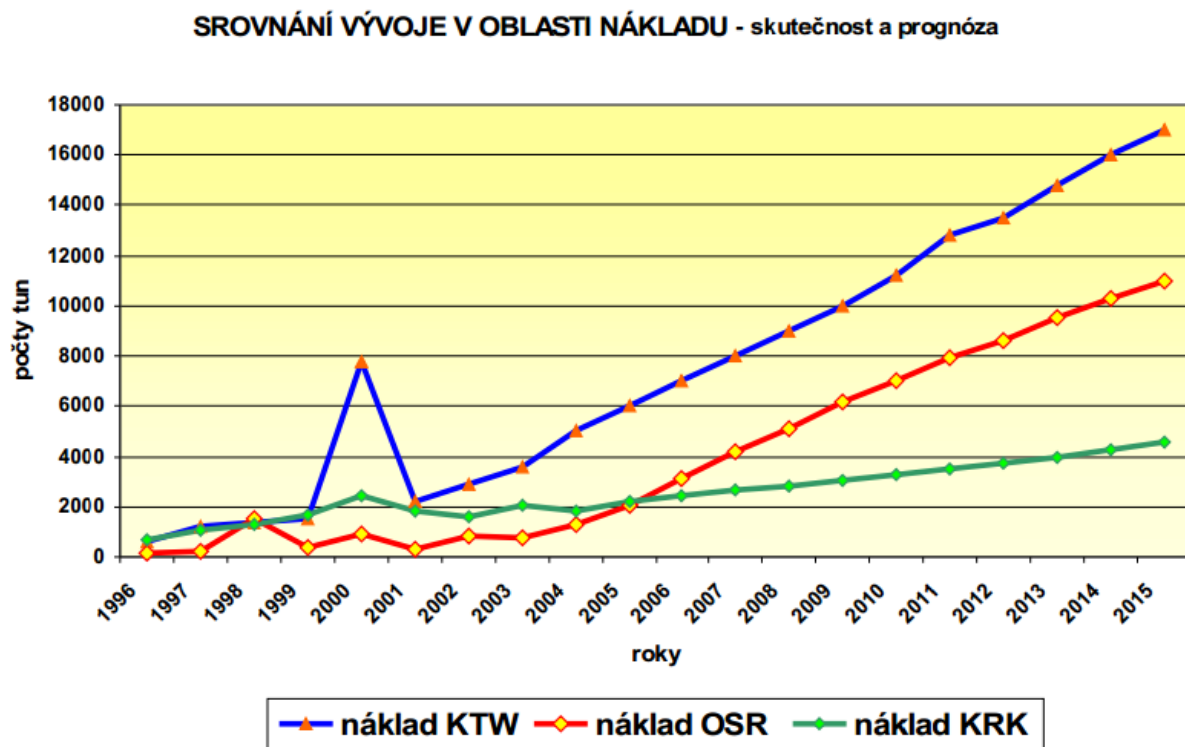
Graf 3.6: Vývoj počtu odbavených cestujících v tisících cestujících a prognóza do budoucna pro letiště v Brně (BRQ), Katowicích (KTW), Krakově (KRK) a Ostravě (OSR).



Zdroj: Krajský úřad Moravskoslezského kraje

Z těchto grafů lze vyčíst, že prognóza pro ostravské letiště byla velmi optimistická a současný stav počtu odbavených cestujících zdaleka neodpovídá údajům předpovědaným. Již v roce 2010 mělo letiště dle prognóz překročit přinejmenším půlmilionovou hranici počtu odbavených cestujících, v optimistické verzi téměř dokonce milionovou, avšak tento rok letiště nepřekročilo ani hranici 300 tisíc odbavených cestujících. V roce 2013 se počet odbavených cestujících měl blížit již milionu a půl avšak aktuální hodnota uveřejněná v lednu roku 2014 je 259 167 odbavených cestujících. Prognózy však podcenily vývoj letiště v Katowicích, jehož růst počtu odbavených cestujících byl velmi strmý. V roce 2011 toto letiště překročilo hranici dvou a půl milionu odbavených cestujících a dvou milionové hranici se velmi blížilo již v roce 2007. Co se týče brněnského letiště v Tuřanech, počty zde odbavených cestujících jsou sice nižší než v prognóze (v roce 2012 to bylo odbavených cestujících 534 968 a v roce 2013 byl počet odbavených cestujících 463 023), avšak převyšují počty odbavených cestujících na ostravském letišti.

Graf 3.7: Vývoj množství přepraveného nákladu v tunách a prognóza do budoucna pro letiště v Katowicích (KTW), Krakově (KRK) a Ostravě (OSR).



Zdroj: Krajský úřad Moravskoslezského kraje

Z hlediska nákladní dopravy se předpokládalo, že v rámci Letiště Leoše Janáčka v Ostravě bude v roce 2008 překročena hranice čtyř tisíc tun přepraveného nákladu. To se však nestalo, v roce 2008 bylo přepraveno pouze 1652 tun nákladu a v roce 2012, kdy se očekávalo překročení osmitisícové hranice, bylo přepraveno 2584 tun nákladu. Zato na letišti v Katowicích bylo v roce 2008 přepraveno 12 703 tun nákladu, což překročilo hodnoty v prognóze a naopak v roce 2012 činila nákladní doprava pro toto letiště 10 546 tun, což je méně než předpokládala prognóza, nejbližší byl odhad realitě v roce 2011, kdy předpokládané množství přepraveného nákladu bylo téměř dvanáct tisíc a reálné množství přepraveného nákladu bylo 12 138 tun.

4. Rozbor možností zvýšení významu rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro rozvoj regionu

Samozřejmě prognózy uvedené v předchozí kapitole nemohly přesně určit, jaká bude budoucnost, například nebylo možné počítat s ekonomickou krizí a jejími důsledky na odvětví dopravy, avšak tyto prognózy předpovídaly různě strmý růst jak osobní letecké dopravy tak i

nákladní letecké dopravy. Mezinárodní letiště v Katowicích i Letiště Leoše Janáčka mají podobnou historii, i jejich výchozí pozice v dobách po pádu komunistického režimu byly podobné. Jak Česká republika, tak i Polská republika se staly členy Evropské unie tentýž rok. V čem tedy tkví příčina, jež má za následek to, že letiště v Katowicích často růstem v osobní i nákladní letecké dopravě předčilo uvedené prognózy a na poli regionálních letišť je velmi úspěšné, zatímco ostravské letiště se hodnotám prognóz téměř nepřiblížilo a v současné době více či méně stagnuje?

4.1.Problémová situace Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Stránka přátel letiště ve svém článku nazvaném „Zamyšlení nad vývojem letiště“ z roku 2007 uvádí text dopisů od zaměstnanců letiště, jejichž jména však nebyla zveřejněna. Autoři tohoto dopisu uvádí, že mají strach o budoucnost letiště a obavy ze zneužívání vynakládaných prostředků kraje, dále píše „*Letiště v Mošnově se ani téměř tři roky poté, co jej do svého vlastnictví získal krajský úřad, nemůže dostat do tempa. Vzdušných přístavů v Brně, nebo Katowicích, které měly, podobně jako mošnovské letiště, na začátku desetiletí obdobnou pozici, využilo v loňském roce podstatně více cestujících. Diametrální rozdíl je hlavně při srovnání počtu pasažérů odbavených v Mošnově a v Katowicích.*“⁵³ Také jsou zde uvedeny jisté problémy, jež mohou mít negativní vliv na rozvoj letiště. Uvádí se zde, že „*vadí zejména fakt, že kraj bez výběrového řízení podporuje desítkami milionů korun ročně leteckou linku do Vídně, provozovanou soukromou firmou a během tří let nedokázal přilákat do Mošnova nízkonákladového dopravce, který by obyvatelům kraje zajistil levné spojení s některým z evropských velkoměst. Je údělem obyvatel regionu cestovat letecky pouze přes Prahu a Vídeň? Není za tímto postupem jen něčí finanční zájem o co nejdelší trvání dotací na podporu linek, které provozuje soukromá letecká společnost Central Connect Airlines? Neukázala by jiná společnost, která provozuje vhodnější typy letadel, že je schopna provozovat linky do jiných míst levněji a bez dotací?*“ Dále se v dopise pojednává o tom, že letišti „vládnou“ jiní než kraj, zejména společnosti vlastněné ostravským podnikatelem Danešem Zátorským mají na letišti stále silnější slovo. Letiště mělo v plánu převést část odbavovacích služeb na leteckou školu Let's Fly, jež patří k společnostem vlastněným tímto podnikatelem. „*Handlingové služby spojené s odbavováním letadel všeobecného letectví má na mošnovském letišti poskytovat soukromá společnost. Jaký je přínos tohoto kroku pro letiště vlastněné krajem?*“⁵⁴ ptají se autoři dopisu. Článek obsahuje I

⁵³ Zamyšlení nad vývojem letiště. In: LKMT.cz [online]. © 2007 - 2014

⁵⁴ Zamyšlení nad vývojem letiště. In: LKMT.cz [online]. © 2007 - 2014

rozhovor s v té době současným ředitelem Lubomírem Vavrošem, který uvádí, že si nemyslí, že by z Mošnova měli nízkonákladoví dopravci působit za každou cenu. Naopak plánem letiště je podle něj vytvoření takového zázemí a podmínek, aby jeho provoz sám o sobě nízkonákladové dopravce přilákal a ti chtěli z Mošnova působit bez toho, že by dostávali na svůj provoz dotace nebo jinou podporu. V plánech letiště je, že by v roce 2015 mělo letištěm projít 1,5 milionu pasažérů ročně. Tohoto cíle by mělo být dosaženo kombinací několika faktorů. „*Chtěli bychom, aby v té době z letiště létaly pravidelné linky do velkých evropských obchodních center, což by pomohlo i obchodním kontaktům firem z celého regionu. Chceme také rozvíjet nákladní dopravu, jejíž ekonomický přínos nám umožní zlepšit nabídku pro letecké dopravce a tím vyjít vstříc i nízkonákladovým aerolinkám. Pokud se nám bude dařit rozvíjet služby regionálního letiště ve všech segmentech letecké dopravy, budeme atraktivnější i pro nízkonákladové společnosti. Nebudeme jim ovšem muset platit nějaké další peníze, což po nás nyní požadují. Nízkonákladové aerolinie musí přijmout naše podmínky, které dáváme všem ostatním, nemůže to být naopak.*“⁵⁵ uvádí Lubomír Vavroš. Dále vidí příležitost pro cestovní kanceláře v letech do Jihovýchodní Asie. Ostrava by se mohla stát jedním z letišť, odkud by mohly létat přímé linky například do Thajska, nebo na Bali, jelikož letadla, která létají do těchto destinací, potřebují dlouhou přistávací dráhu, kterou Letiště Leoše Janáčka Ostrava disponuje. Podle dnes již bývalého náměstka hejtmána Pavla Lukši je skutečně perspektivní cesta k rozvoji letiště změna akcionářské struktury Letiště Ostrava nejpozději do roku 2008. Dále vysvětlil způsob, jak se krajští zastupitelé dostali v minulosti k odhadovaným počtům cestujících v roce 2015. „*Počet odbavených cestujících v roce 2015 byl stanoven na základě využití prognózované metodiky o vývoji počtu cestujících v evropských zemích, kterou používají pro stanovení trendů v osobní letecké dopravě takoví renomovaní výrobci letadel, jako jsou společnosti Airbus a Boeing.*“ Také uvedl, že „*díky dlouhé startovací dráze, blízkosti průmyslové zóny a dálnice D47, podle mého názoru přesáhne letiště v osobní letecké dopravě i zmiňovaných 1,5 milionu cestujících v roce 2015.*“⁵⁶

Informace z tohoto článku jsou sice již sedm let staré, avšak to nemění nic na tom, že pokud by v roce 2015 mělo služeb ostravského letiště využít 1,5 milionu cestujících, muselo by každý den jím projít více než čtyři tisíce lidí. V současnosti je toto číslo daleko nižší, každý den letištěm prošlo v průměru okolo 710 lidí. Aby letiště dosáhlo do roku 2015

⁵⁵ Zamyšlení nad vývojem letiště. In: LKMT.cz [online]. © 2007 - 2014

⁵⁶ Zamyšlení nad vývojem letiště. In: LKMT.cz [online]. © 2007 - 2014

čísla 1,5 milionu pasažérů, musel by se počet lidí více než zpětinásobit. Navíc toto číslo ani není hodnota, jež letiště může maximálně ročně dosáhnout. Pokud bychom počítali s údaji o možnosti odbavení 500 cestujících za hodinu, jak udává letiště a s neomezeným provozem 24 hodin denně, pak maximální roční odbavovací kapacita může být až 4 380 000 cestujících. Samozřejmě maximální hodnoty jsou pouze teoretické, žádné letiště není využíváno 24 hodin denně na 100 procent, ale v současné době není využívána kapacita ostravského letiště ani z desetiny maximální hodnoty.

Nelze říci, že všechny informace o dění v zákulisí vedení letiště, jsou pravdivé, avšak nelze je ani úplně ignorovat. V současné době není ani pan ing. Lubomír Vavroš ani pan Pavol Lukša ve funkcích, jež byly uvedeny v článku v roce 2007. Také již není v provozu pravidelná linka Praha- Vídeň. Tato linka byla zrušena v únoru roku 2012, ale na podzim tohoto roku se letiště ještě pokoušelo o znovuoobnovení této linky, následně však byla opět zrušena. Například podle prezidenta Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje Pavla Bartoše je tato linka pro letiště významná, na zasedání Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, které se konalo v březnu roku 2012 v Mošnově, se vyjádřil takto „*Manažeři podniků z kraje létají z Katowic nebo Brna, Ostravě citelně chybí pravidelné spojení s Vídní. Nejen podnikatelé, ale i školy velice stojí o to, aby Ostrava byla letecky dostupná.*“⁵⁷ Tohoto zasedání se zúčastnilo vedení Letiště Leoše Janáčka Ostrava, v té době náměstek hejtmana, dnes již hejtman Moravskoslezského kraje Miroslav Novák a Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, mezi jehož členy patří Krajská hospodářská komora Moravskoslezského kraje, velké průmyslové podniky, firmy, školy, obce i instituce. Na tomto zasedání se diskutovala současná situace i možnosti dalšího rozvoje letiště a výsledkem zasedání byl plán na vytvoření strategie rozvoje letecké dopravy v kraji, která by měla odpovědět nejen na to, proč se letiště dostalo do své současné situace, ale i na to, jak letecká doprava ovlivňuje rozvoj cestovního ruchu a podnikání v kraji, zda má ještě šanci přitáhnout kromě zákazníků z regionu, kteří dnes létají z Brna a Katowic, také další cestující ze střední Moravy a severozápadní části Slovenska, a jak tuto šanci využít. Ředitel Letiště Leoše Janáčka Ostrava na tomto zasedání mimo jiné uvedl, že vedení letiště zkoušelo jednat s velkými soukromými společnostmi o vytvoření fondu podpory cestovního ruchu jako pobídky pro nízkonákladové dopravce. V takovém fondu by se shromažďovaly soukromé i veřejné finanční prostředky, ale žádná z velkých firem v regionu se do tohoto projektu nechce

⁵⁷ Sdružení pro rozvoj MSK chce pomoci rozvoji letecké dopravy v kraji. Infoportály.cz: Internetové noviny Moravskoslezského kraje [online]. © 2006-2011

zapojit. Někteří zástupci soukromého sektoru k tomuto záměru vyjádřili svůj negativní postoj, například zástupce generálního ředitele OKD a viceprezident Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje Ján Fabián uvedl: „*My jako soukromá firma přece nebudeme sponzorovat letiště. Někde se stala asi fatální chyba, že tady nikdo nelétá! Nízkonákladoví přepravci zřejmě nejsou tak zlí, jak je tady líčíte, když odjinud létají.*“⁵⁸ Dalším zástupcem soukromého sektoru, který se vyjádřil k situaci letiště, byl Pavel Klimša, předseda představenstva Biocelu Paskov a viceprezident Sdružení. Ten upozornil na to, že jedním z důvodů poklesu poptávky u linek, které byly zrušeny, mohla být kvalita služeb. Uvedl, že několik partnerů firmy Biocel Paskov jednou či dvakrát využilo služeb letiště, ale se službami letiště nebyli vůbec spokojeni a proto při další cestě již využili jiné letiště.⁵⁹

4.2. Náměty k budoucnosti rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Je otázkou, zdali jsou tak diskutované nízkonákladové letecké společnosti přínosem pro letiště, anebo ne. Na jednu stranu vedení letiště uvádí, že takové společnosti mají pro letiště minimální přímý ekonomický přínos, ale na stranu druhou nelze opomínat nepřímý ekonomický přínos. Zavedení linek těchto přepravců má ve většině případů za následek radikální zvýšení počtu odbavených cestujících, kteří jsou kupní silou v areálu letiště. Takový to prudký nárůst lze sledovat ve vývoji katovického letiště a jeho spolupráci s nízkonákladovými společnostmi. S nárůstem počtu cestujících souvisí růst poptávky po službách a výrobcích a v areálu letiště se může usídlit více podniků, jež jsou jak zdrojem finančních prostředků pro letiště, jelikož jsou plátcí nájmů za poskytnuté prostory, tak i vytvářejí pracovní místa a o něco málo mohou zvýšit zaměstnanost v regionu. Letiště se tak může stát atraktivnějším a přilákat následně i jiné dopravce, kteří by měli pro letiště přímý ekonomický přínos. Také je otázkou výše podpory, jež údajně vyžadují nízkonákladoví dopravci na podporu svých linek a také, zda se takto investované finanční prostředky navrátí a v jakém časovém horizontu se tak stane.

Nízkonákladoví přepravci se snaží nabízet své služby za velmi nízké ceny a jimi nabízené lety jsou tak cenově dostupné pro širší spektrum zákazníků. Pokud se zaměříme na profil cestujících Mezinárodního letiště Katowice, zjistíme, že nejvíce letů z Mezinárodního letiště Katowice směřuje do Spojeného království Velké Británie a Severního Irska (32 procent letů

⁵⁸ Sdružení pro rozvoj MSK chce pomoci rozvoji letecké dopravy v kraji. Infoportály.cz: Internetové noviny Moravskoslezského kraje [online]. © 2006-2011

⁵⁹ Sdružení pro rozvoj MSK chce pomoci rozvoji letecké dopravy v kraji. Infoportály.cz: Internetové noviny Moravskoslezského kraje [online]. © 2006-2011

osobní dopravy), na druhém místě je Spolková republika Německo (28 procent) a poté následuje Norské království (8 procent letů osobní dopravy) a v závěsu je Italská republika (7 procent letů osobní dopravy). Nejvíce cestujících tohoto letiště je ve věku 21 až 30 let, poté následují cestující ve věkové skupině 31 až 40 let, a z národnostního hlediska tvoří 80 procent cestujících občané Polska. Za účelem turismu cestuje 38 procent cestujících katovického letiště a 29 procent cestuje z pracovních důvodů. Téměř všechny charterové lety jsou spojeny s dovolenými a tím pádem i turismem a z dříve uvedených statistik víme, že převažují pravidelné lety nad těmi charterovými. Dalo by se tedy vyvodit, že velká část cestujících jsou mladí lidé v produktivním věku, kteří cestují za prací či za poznáním s tím, že nechtějí využívat zájezdů cestovních kanceláří, a jistě jsou pro ně důležité jak ceny letenek, tak i nabídka cílových destinací. Jelikož tři z pěti provozovatelů pravidelných linek katovického letiště jsou nízkonákladové letecké společnosti, jež provozují síť letů hlavně mezi evropskými metropolemi, ceny letenek budou pravděpodobně příznivé a nebude problém se pravidelně dostat do různých částí Evropy.

Pokud by se ostravskému letišti podařilo zavést více spojů nízkonákladových linek, pravděpodobně by mohlo takovéto spojení se zbytkem Evropy mít pozitivní vliv na konkurenceschopnost ostravského regionu a jeho budoucí rozvoj. Do budoucna se naskýtá možnost rozšíření nabídky letů společnosti Ryanair, které v současné době provozuje lety z Ostravy do Londýna. Tato společnost je smluvně zavázaná k provozu této linky na tři roky od roku 2013 s možností prodloužení smlouvy do dalších let s tím, že pokud bude obsazenost letů cestujícími více než osmdesát procent, bude společnost zvažovat další možné spoje z Ostravy.

Další cílová skupina rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava, jak vyplývá ze strategie rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava, jež byla prezentovaná na pracovním fóru k rámci konkurenceschopnosti města Ostravy, jsou síťoví dopravci, kteří v rámci své společnosti nabízejí pravidelné lety do sítě destinací. Tyto společnosti nabízejí vyšší standart svých služeb, ale také požadují od cestujících vyšší ceny za letenky. Jejich nabízený produkt je stabilní, nové destinace si pečlivě vybírají a při tomto výběru požadují množství dat. Tyto společnosti často nabízí možnost přepravy a přestupů v rámci příslušné sítě i ve spolupráci s jinými dopravci. Služeb těchto dopravců využívají cestovní agentury při charterových

letech.⁶⁰ Využití výhod, jež nabízejí tito dopravci, je však citelné až při delších letech. Pokud zákazník necestuje do velmi vzdálené destinace, ale například pouze v rámci střední Evropy, většinou preferuje nižší cenu, než výhody, které přináší cestování s dražšími síťovými dopravci, jako je podávání občerstvení na palubě, rezervace jednotlivých sedadel či možnost zajištění silniční dopravy do hotelů.

Mezi příležitosti také patří výcvik posádek leteckých společností, který tvoří důležitý podíl na počtech pohybů na letišti a v budoucnu by měla být podpořena výstavba komplexních výcvikových zařízení.

Letiště by chtělo do budoucna poskytovat kvalitní služby a také se zaměřit na marketingovou podporu. Jedním z kroků pro podporu růstu provozu je i vstřícnost vůči novým subjektům zakládajícím na letišti své pobočky (např. letecké společnosti, spedice, cestovní kanceláře). Incentivní programy letiště by měly být zaměřeny na:

- nové destinace v pravidelné dopravě,
- cestovní kanceláře v charterové dopravě,
- bázování letadel,
- technické přistání (údržba),
- výcvikové lety.⁶¹

Co se týče cargo dopravy, letiště chce svůj rozvoj zaměřit jak na nepravidelnou nákladní dopravu, tak i na pravidelnou, zejména na tzv. „balíčkovou“ službu společnosti DHL a pravidelnou cargo linku ve směru z východu na západ. Jedním z kroků ke zvýšení nabídky letiště a k jeho rozvoji je budování logistického střediska, které vzniká u jižní odbavovací plochy jihozápadně od přistávací dráhy. Od začátku roku 2013 byl zaznamenán výrazný nárůst pronajaté plochy tohoto logistického centra. V současné době nabízí logistickou halu s možností přímého vstupu na letištní plochu a výbornou dostupnost na komunikaci D1 a R48. V rámci dalších fází jsou připraveny průmyslové haly s možností napojení na železniční vlečku.⁶²

⁶⁰ Fórum k Rámci konkurenceschopnosti města Ostravy. KRZYŽANKOVÁ, Vlasta. OSTRAVA!!!: Statutární město Ostrava- oficiální portál [online]. 2012

⁶¹ Fórum k Rámci konkurenceschopnosti města Ostravy. KRZYŽANKOVÁ, Vlasta. OSTRAVA!!!: Statutární město Ostrava- oficiální portál [online]. 2012

⁶² LAPISZ, Břetislav. Logistické centrum v Mošnově získalo nové nájemce. Moravskoslezský deník.cz [online]. 2013

Letiště by rozhodně mělo co nejvíce těžit ze své velké konkurenční výhody v podobě 3 500 metrů dlouhé přistávací dráhy, jelikož tuto výhodu může brzy ztratit. Pokud totiž katovické letiště dodrží lhůty uvedené v projektu rozvoje nákladní dopravy Cargo- city, již v polovině roku 2015 by mělo disponovat přistávací dráhou 3 200 metrů dlouhou s možností prodloužení v budoucnu až na 3 600 m, a tím se stát ještě více konkurenceschopným na trhu regionálních letišť. Velkým plusem pro letiště v Ostravě bude také kolejové napojení a možnost propojení letecké dopravy s železniční dopravou, jelikož letiště v Katowicích takovou výhodu nemá. Mezi silné stránky letiště rozhodně patří i servisní a opravárenské centrum JOB AIR TECHNIC, hangár tohoto centra je vybaven špičkovou technologií a je zajištěn také potřebný kvalifikovaný personál. Momentálně zaměstnává 130 mechaniků a plánovaný stav do budoucna je přibližně 400 zaměstnanců. Jelikož toto centrum je jediné svého druhu ve střední Evropě, pro letecké společnosti může být výhodné zavádět spoje z Ostravy s tím, že při přiletu letadla nebudou pouze vysazování pasažéři, ale zároveň je hned na místě možný servis těchto letadel anebo při poruše letadla se nabízí okamžitá možnost opravy poruchy.

K zjištění názoru na situaci ostravského letiště jsem vedla několik rozhovorů s lidmi různých věkových skupin. Nejčtenější skupinou byli mladí lidé ve věku do 30 let, další početnou skupinou byli lidé v produktivním věku od 31 let výše. Mnoho jich uvedlo, že z Letiště Leoše Janáčka nikdy necestovali, nejčtenějším důvodem byl nezájem o cestování leteckou dopravou a druhým nejčastějším důvodem byla nízká nabídka cílových destinací. Na otázku, jak by si přáli rozšířit nabídku letiště, se mi dostávalo odpovědi s přáním více mezistátních letů bez nutnosti odletů z Prahy nebo Katowic, více spojení do Evropy i mimo sezónu či zavedení více letů nízkonákladových společností. Jako nové cílové destinace si mnozí tázaní přáli evropské metropole jako je Řím, Barcelona, Milano či Amsterdam, ale také lety do Skandinávie či Asie, zejména té jihovýchodní. Mnoho tázaných uvedlo, že dopravní dostupnost letiště jim připadá dobrá a ti, kteří s ní nebyli spokojeni, uváděli zejména chybějící železniční spojení, které je však již ve výstavbě. Pouze menší část tázaných využila leteckých služeb Mezinárodního letiště Katowice, a když tak činili i přesto, že je pro ně ostravské letiště blíže, bylo to zejména kvůli ceně leteckých služeb a nabídce cílových destinací.

Pro celkový vývoj letiště je nutné nabídnout nové spoje. Na jedné straně takové, které nenabízejí okolní letiště a nebudou tedy ostravskému letišti konkurovat, na druhé straně nabídnout i velmi žádané linky, které jsou důležité nejen pro zákazníky cestujícími

za obchody. Důležité je také správně naplánovat tyto linky, aby nedošlo k tomu, že budou nevytížené. Letiště by mohlo nabídnout spolupráci firmám, které často využívají letiště za účelem služebních cest anebo z důvodu přepravy nákladu, například za pomoci věrnostních programů, nebo formou slev na určité služby či při velkém množství přepraveného nákladu. Takto by se mohlo letiště zaměřit i na osobní dopravu a cestujícím, kteří budou například sbírat body za využívání služeb letiště, by poté byly poskytnuty slevy například na občerstvení v areálu letiště, slevy na parkovném nebo foliování zavazadel zdarma.

5. Závěr

Letiště Leoše Janáčka Ostrava ročně odbaví kolem 300 tisíc cestujících a zajišťuje mezinárodní leteckou dopravu jak pro obyvatele České republiky, tak i pro cestující ze zemí sousedících s Moravskoslezským regionem, tedy ze Slovenska či Polska. Existence mezinárodního letiště v blízkosti centra regionu města Ostravy příznivě ovlivňuje podnikatelské prostředí v regionu a usnadňuje jak možnost dopravy nákladu do přilehlých průmyslových zón, tak potenciálně umožňuje i vzájemné návštěvy mezi obchodními partnery.

V současnosti je bohužel využívána velmi malá část z kapacity letiště a na trhu regionálních letišť není dostatečně konkurenceschopné. Takovýto stav převládá na letišti i přes jeho výborné technické parametry a mnoho silných stránek letiště. Nedaleko tohoto letiště se nachází další regionální letiště a to Mezinárodní letiště Katowice, jež se postupným vývojem dostalo na zcela jinou úroveň, než kde se nachází letiště v Ostravě a to i přesto, že technické vybavení není tak dobré, jako vybavení ostravského letiště.

Důležitým krokem k dalšímu rozvoji letiště je určitě dokončení kolejového napojení letiště s následným vznikem propojení tří druhů dopravy a to dopravy železniční, letecké a silniční.

Je otázkou, zdali ostravské letiště má ještě šanci přilákat nové letecké společnosti a rozšířit tak nabídku leteckých spojů, anebo ho postupem času čeká pouze snižování množství přepravených cestujících i nákladů a postupný zánik. Pokud se vedení letiště vydá správnou cestou k rozvoji služeb letiště, zaměří se na poptávku cestujících i společností, jež využívají leteckou nákladní dopravu, má letiště šanci stát se dopravním uzlem celoevropského významu a směle konkurovat katovickému letišti. Pozitivní rozvoj letiště by měl jistě přímý vliv na rozvoj celého regionu, jelikož by byly vytvořeny nová pracovní místa a s rozvojem letiště by se celý region stával atraktivnějším. Tím pádem by se mohl stát lákavý pro zahraniční investory a spojení rozvoje letiště s přilehlými průmyslovými a logistickými zónami by mohlo vytvořit mnoho dalších pracovních míst, pozvednout úroveň regionu, zvýšit jeho podíl na produkci HDP celého státu a následně i zvýšit životní úroveň obyvatel regionu.

Seznam použité literatury

Tištěné zdroje:

ADAMEC, Vladimír a kol. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha : Grada Publishing a.s., 2008. ISBN 80-247-2156-2.

BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje - nástin, kritika, klasifikace*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, 2002. ISBN 80-246-0384-5.

MAIER, Gunther a Franz TÖDTLING. *Regionálna a urbanistická ekonomika 2: regionálny rozvoj a regionálna politika*. Praha : Elita, 1998. ISBN 80-8044-049-2.

MALINOVSKÝ, Jan a Jan SUCHÁČEK. *Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky*. Ostrava : VŠB-TUO, 2006. ISBN 80-248-1117-0.

STEJSKAL, Jan a Jaroslav KOVÁRNÍK. 2009. *Regionální politika a její nástroje*. Praha : Portál, s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7367-588-2.

VITURKA, Milan a kol. 2010. *Kvalita podnikatelského prostředí, regionální konkurenceschopnost a strategie regionálního rozvoje České republiky*. Praha : Grada Publishing, a.s., 2010. ISBN 978-80-247-3638-9.

WOKOUN, R., J. MALINOVSKÝ, M. DAMBORSKÝ, J. BLAŽEK. a kol. *Regionální rozvoj (Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha : LINDE, a.s., 2008. ISBN 978-80-7201-699-0.

WOKOUN, R., P. MATES, J. KADERÁBKOVÁ a kol. *Základy regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň : Aleš Čeněk, s.r.o., 2011. ISBN 978-807-3803-049.

Elektronické zdroje:

Cargo city. KATOWICE AIRPORT. Katowice Airport [online]. © 2013 [cit. 2014-04-04]. Dostupné z: <http://cargocity.katowice-airport.com/en/>

Cargo. KATOWICE AIRPORT. Katowice Airport [online]. © 2013 [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: <http://www.katowice-airport.com/cs/cargo>

CENTRUM PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY. *RIS: Regionální Informační Servis* [online]. © 2012 - 2014 [cit. 2014-04-04]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Český statistický úřad [online]. 2014 [cit. 2014-04-05]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/>

DATINSKÁ, Magda, Bedřich NEČAS, Zdeněk ANDRÝSEK, Martin KREJČÍ a Michal KREUTZ. Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje: vyhodnocení programového dokumentu z r.2004. In: Moravskoslezský kraj [online]. © 2014 [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/doprava/dop_01_dopravnikoncepce_uplnazprava.pdf

Fórum k Rámci konkurenceschopnosti města Ostravy. KRZYŽANKOVÁ, Vlasta. OSTRAVA!!!: Statutární město Ostrava- oficiální portál [online]. 2012, 15.02.2012 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/o-meste/aktualne/kampane/forum-k-ramci-konkurenceschopnosti-mesta-ostavy>

Informační systém životního prostředí. MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. Moravskoslezský kraj [online]. Ostrava, © 2014 [cit. 2014-05-05]. Dostupné z: <http://iszp.kr-moravskoslezsky.cz/>

KATOWICE AIRPORT. Katowice Airport [online]. 2009 [cit. 2014-04-04]. Dostupné z: <http://www.katowice-airport.com/cs/index/index/0>

LAPISZ, Břetislav. Logistické centrum v Mošnově získalo nové nájemce. Moravskoslezský deník.cz [online]. 2013 [cit. 2014-05-05]. Dostupné z: <http://moravskoslezsky.denik.cz/podnikani/logisticke-centrum-v-mosnove-ziskalo-nove-najemce-20130131.html>

Letecká doprava v ČR. Vítejte na Zemi...: Multimediální ročenka životního prostředí [online]. 2013 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=letecka_doprava_v_cr&site=doprava

LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s. Ostrava Airport [online]. Mošnov, © 2003-2014 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.airport-ostava.cz/cz/>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. 2013. Koncepce a strategie. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. [Online] 12. 7 2013. [cit. 2014-04-03]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/08e2e8d8-4c18-4e15-a7e2-0fa481336016/SRR-2014-2020.pdf>.

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. Moravskoslezský kraj [online]. © 2014 [cit. 2014-04-05]. Dostupné z: <http://www.kr-moravskoslezsky.cz/>

NEČAS, BEZDĚK, NÁVRAT, KREJČÍ a POLEDNÍK. Dopravní koncepce Moravskoslezského kraje: průzkumy a rozbor. In: Moravskoslezský kraj [online]. Ostrava, © 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/zip/dop_koncepce.pdf

NOWAKOVÁ, Věra a Vladimír FAJT. *Vývoj Letiště Leoše Janáčka Ostrava: Návrh terminálu pro nízkonákladové letecké společnosti*. Magazín Ústavu letecké dopravy [online]. 2012. Dostupné z: <http://uld.fd.cvut.cz/magazindta/Vyvoj%20Letiste%20Leose%20Janacka%20Ostrava.pdf>

NUTS. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-, 12. 3. 2014 [cit. 2014-04-05]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/NUTS>

Projekty financované z EU. LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s. Ostrava Airport [online]. Ostrava, © 2003-2014 [cit. 2014-04-03]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-projekty-financovane-z-eu/>

Regionální politika Evropské unie. CZECHTRADE. BusinessInfo.cz: Oficiální portál pro podnikání a export [online]. © 1997-2014 [cit. 2014-05-05]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/regionalni-politika-evropske-unie-3614.html>

Sdružení pro rozvoj MSK chce pomoci rozvoji letecké dopravy v kraji. Infoportály.cz: Internetové noviny Moravskoslezského kraje [online]. © 2006-2011, 8.3.2012 [cit. 2014-04-05]. Dostupné z: <http://www.infoportaly.cz/ms-kraj/ms-kraj-ostatni/10597-sdruzeni-pro-rozvoj-msk-chce-pomoci-rozvoji-letecke-dopravy-v-kraji>

SOCHOVÁ, Zdenka. Výroční zpráva 2012: Leos Janacek Ostrava Airport [online]. Mošnov, 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: [http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocn_i_zpravy/VZ%202012\(1\).pdf](http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocn_i_zpravy/VZ%202012(1).pdf)

SOCHOVÁ, Zdenka. Výroční zpráva 2008: Leos Janacek Ostrava Airport [online]. Mošnov, 2009 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocn_i_zpravy/VZ_2008.pdf

SOCHOVÁ, Zdenka. Výroční zpráva 2005: Ostrava Airport [online]. Mošnov, 2006 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocn_i_zpravy/VZ2005.pdf

Strukturální fondy. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [online]. Praha [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Uvodni-strana>

Zákon č. 248 ze dne 29. června 2000 o podpoře regionálního rozvoje. In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 73, s. 3549. Dostupný také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=49565&fulltext=&nr=248~2F2000&part=&name=&rpp=15#local-content>

Zamyšlení nad vývojem letiště. In: LKMT.cz [online]. © 2007 - 2014 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.lkmt.cz/clanek-zamysleni-nad-vyvojem-letiste-8.html>

Seznam zkratek

a.s.	akciová společnost
apod.	a podobně
B747	Boeing 747
BAC	dopravního koridor Balt – Jadran
BRQ	Brněnské letiště
CAT II.	druhá kategorie (category II)
CSc.	kandidát věd
CZ	Czech Republic
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSL	Česká správa letišť
ČVUT	České vysoké učení technické
EU	Evropská unie (European Union)
HDP	hrubý domácí produkt
HV	hospodářský výsledek
IATA	Mezinárodní asociace leteckých dopravců (International Air Transport Association)
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization)
Ing.	inženýr
Kč	Koruna česká
km	kilometr
kol.	kolektiv
KRK	Krakowské letiště

KTW	Katowické letiště
LAU	místní samosprávné jednotky (Local Administrative Units)
mil.	milion
min.	minuty
mld.	miliarda
např.	například
NUTS	nomenklatura územních statistických jednotek (Nomenclature of Units for Territorial Statistics)
obyv.	obyvatel
OKD	Ostravsko-karvinské doly, akciová společnost
OP	operační program
os.	osoby
oskm	osobokilometr
OSR	Ostravské letiště
prof.	profesor
RTG	rentgenové
Sb.	sbírka
t.	tuny
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
tis.	tisíc
tzv.	takzvaná
USA	Spojené státy americké (United States of America)

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne

.....
jméno a příjmení studenta

Seznam obrázků

OBRÁZEK 2.1: REGIONY SOUDRŽNOSTI (NUTS 2) A KRAJE (NUTS 3) V ČR.....	11
OBRÁZEK 3.1: SPÁDOVÁ OBLAST LETIŠTĚ S CELKOVÝMI POČTY LIDÍ V MIL. PRO URČITOU VZDÁLENOST VYJÁDRĚNOU ČASEM V MINUTÁCH.....	30
OBRÁZEK 3.2: SPÁDOVÁ OBLAST MEZINÁRODNÍHO LETIŠTĚ KATOWICE.....	40

Seznam grafů

GRAF 2.1: VÝVOJ PŘEPRAVNÍCH VÝKONŮ A PODÍLU LETECKÉ DOPRAVY NA CELKOVÝCH PŘEPRAVNÍCH VÝKONECH OSOBNÍ DOPRAVY V ČR [MLD. OSKM, %] ZA ROKY 1990 AŽ 2011.....	23
GRAF 2.2: POČET ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V TIS. OSOB ZA ROK 2012 NA MEZINÁRODNÍCH LETIŠTÍCH V ČR.....	24
GRAF 3.1: VÝVOJ POČTU ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA V LETECH 2001 AŽ 2012 V OSOBÁCH.....	35
GRAF 3.2: VÝVOJ MNOŽSTVÍ PŘEPRAVENÉHO LETECKÉHO NÁKLADU Z LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA ZA ROKY 2001 AŽ 2012 V TUNÁCH.....	36
GRAF 3.3: VÝVOJ POČTU ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH, POČTU CESTUJÍCÍCH PRAVIDELNÝMI LINKAMI A CHARTEROVÝMI LINKAMI Z LETIŠTĚ KATOWICE ZA ROKY 2000 AŽ 2013, VŠE V POČTU OSOB.	41
GRAF 3.4: VÝVOJ MNOŽSTVÍ PŘEPRAVENÉHO LETECKÉHO NÁKLADU Z LETIŠTĚ KATOWICE ZA ROKY 2001 AŽ 2013 V TUNÁCH.....	42
GRAF 3.5: PROGNÓZA VÝVOJE POČTU CESTUJÍCÍCH VE TŘECH VARIANTÁCH V ČASOVÉM HORIZONTU OD ROKU 2006 DO ROKU 2015 V TISÍCÍCH CESTUJÍCÍCH.	44
GRAF 3.6: VÝVOJ POČTU ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V TISÍCÍCH CESTUJÍCÍCH A PROGNÓZA DO BUDOUCNA PRO LETIŠTĚ V BRNĚ (BRQ), KATOWICÍCH (KTW), KRAKOWĚ (KRK) A OSTRAVĚ (OSR).	45
GRAF 3.7: VÝVOJ MNOŽSTVÍ PŘEPRAVENÉHO NÁKLADU V TUNÁCH A PROGNÓZA DO BUDOUCNA PRO LETIŠTĚ V KATOWICÍCH (KTW), KRAKOWĚ (KRK) A OSTRAVĚ (OSR).	46

Seznam tabulek

TABULKA 2.1: VYMEZENÍ ÚZEMNÍCH JEDNOTEK NUTS V ČR V SOUČASNÉ DOBĚ	11
TABULKA 2.2: KLASIFIKACE DRUHŮ DOPRAVY	20
TABULKA 3.1: LETECKÉ VZDÁLENOSTI Z LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA DO EVROPSKÝCH MĚST	29
TABULKA 3.2: VÝVOJ TRŽEB, VÝNOSŮ A VÝSLEDKU HOSPODAŘENÍ LETIŠTĚ (V TIS. KČ) ZA ROKY 2006 AŽ 2012.	37